



# VCD

Ausgabe 30  
November 2010

## NIERS-Info

### Informationen für den VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland



Ein Bahnhof – Keine Kathedrale  
(Liège-Guillemins; 2.10.2010)

#### **Inhalt:**

Treffen mit Herrn Wurff  
Erfasst  
Tour de Europe  
Urlaub im ÖPNV-Paradies  
Ein Traum: Straßenbahn in  
Mönchengladbach?

ICE in den Süden  
Abzocke beim Strom  
Ersatzfahrpläne der RE 13 und der RE 4  
Kurz gefasst  
Termine



## Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,  
Nachdem im Moment bzgl. der VCD-Themen sehr viel passiert, haben Sie nun die dritte Ausgabe im Jahr 2010 in der Hand. Hier berichten wir u.a. vom tollen VCD-Ausflug Anfang Oktober in die Euregio.  
Einen besonderen Hinweis möchte ich auf das geplante Treffen mit Herrn Wurff (s.u.) machen. Es ist eine gute Chance für den VCD einen hochrangigen Vertreter der Stadt unsere Standpunkte darzulegen.

Da dies die letzte Ausgabe 2010 sein wird, wünsche ich schon jetzt allen Lesern eine geruhvolle Adventszeit, ein friedliches Weihnachtsfest und alles Gute für 2011.  
Auch einen Wunsch für 2011 habe ich: Wir brauchen ein paar mehr Aktive im Kreisverband. Vielleicht hat doch das eine oder andere Mitglied etwas Zeit sich aktiv einzubringen.  
Ihr Roland Stahl

## Treffen mit Herrn Wurff

Am **24.11.2010 um 19.00 Uhr** (bitte abweichende Uhrzeit beachten) hat der VCD Kreisverband zusammen mit der PRO BAHN Bezirksgruppe den technischen Beigeordneten der Stadt Mönchengladbach zu einer Diskussionsrunde eingeladen. Wie schon im letzten Niers-Info berichtet hat Herr Wurff viele gute Ideen um den Verkehr in Mönchengladbach weiter zu bringen. Insbesondere die Verbesserung der umweltverträgli-

chen Verkehre (ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger) liegen ihm am Herzen. Und da wissen wir alle, dass es da in Mönchengladbach sehr viel zu verbessern gibt. Alle Mitglieder des Kreisverbandes sind herzlich dazu eingeladen an diesem Gespräch teilzunehmen. Der Vorstand hofft auf rege Teilnahme um Herrn Wurff in unserem Sinne den Rücken zu stärken.

## Erfasst

„Alle Fahrgäste sind Schwarzfahrer“. Zumindest die mit einem Zeitfahrtausweis. Auf diese Kurzform kann man die Sicht des VRR und seiner angeschlossenen Unternehmen bringen, wenn man sieht mit welchem technischen Aufwand versucht wird, die Fahrkarten der Kunden zu erfassen.

In den Bussen werden elektronische Lesegeräte für die Dauerkarten der Kunden installiert und jeder der einsteigt muss seine Fahrkarte davorhalten. Das gilt aber nur für die treuen Dauerfahrgäste. Die mit den Abokarten. Gelegenheitsfahrer haben ein Papierticket, das natürlich mit

diesen Geräten nicht gelesen werden kann. Laut VRR soll das die Schwarzfahrrate senken. Das ist aber so nicht nachvollziehbar. Wenn ich schwarzfahren will, nehme ich mir ein abgelaufenes 4er-Ticket und gehe damit am Fahrer vorbei und stempele es ganz brav. Sieht alles gut aus. Der kann doch gar nicht merken, dass ich eine ungültige Karte stempele. Auch andere Lösungen sind einfach umzusetzen.

Bleibt die Frage, was mit den erfassten Daten erfolgt. Werden die gesammelt? Der VRR sagt auf Anfrage dazu nein. Aber zumindest im Gerät muss eine Verarbeitung stattfinden. Denn sonst wäre ein Abgleich bzgl. Gültigkeit nicht möglich. Und der Busfahrer kann die Daten ebenso sehen Selbst wenn die Daten heute nicht gesammelt werden (den meisten Unternehmen traue ich das aufgrund ihrer technischen Inkompetenz sowieso nicht zu), so heißt es nicht, dass eines Tages gesetzliche Anforderungen die Unternehmen dazu zwingen. Dann kann von den Nutzern (und wie oben gesagt: es sind die Treuesten) ein wunderbares Bewegungsprofil erstellt werden. Als vor 15 Jahren die Mobiltelefonie ihren Siegeszug antrat, hätte auch niemand gedacht, dass Jahre später alle Bewegungs- und Nutzungs-Daten gespeichert und den Behörden zur Verfügung gestellt werden müssen. Der VRR empfiehlt bei datenschutzrechtlichen Bedenken auf ein Papierticket umzusteigen. Das ist wesent-

lich teurer und nötigt zum monatlichen Kaufvorgang. Aber es gibt eine weitere Alternative: das Auto. Und da ich sehr große Bedenken zum Datenschutz habe, habe ich gerechnet und festgestellt, dass mein Ticket 2000 ohne Rabatt die Kosten für ein billiges und sparsames Auto deckt. Nun bin ich nach über 30 Jahren Pendeln mit dem ÖPNV auf das Auto umgestiegen und habe Bus und Bahn den Rücken zugekehrt. Allerdings dann auch konsequent für alle Fahrten. Sonst lohnt es sich nicht. Die ersten 4 Wochen sind nun um und meine tägliche Freizeit ist einiges länger geworden.

Vielleicht kann man meine Bedenken als paranoide hinstellen, aber das scheint ein Schaden aus meinem Beruf als EDVler mit sehr viel Bezug zum Datenschutz zu sein. Ich sehe jeden Tag, was man mit Daten alles machen kann. Und diese Daten sind sehr viel Geld wert, da die Nutzungsdaten nun in einer Qualität vorliegen, die für die Unternehmen bisher nicht erreichbar war. Zum Beispiel können die Pflichtumfragen zu den Zeittickets entfallen. Es können Optimierungen im Fahrplan genau geplant werden. Wobei ich unter Optimierung hier in Mönchengladbach ausschließlich Ausdünnungen verstehe. Und die Unternehmen stehen unter einem enormen Kostendruck und wären schlecht beraten, wenn diese Daten nicht genutzt würden.

Roland Stahl

## Tour de Europe



Am 2. Oktober machten sich 9 VCD-Mitglieder in die Euregio auf. Zielen waren die Städte Lüttich in Belgien und Maastricht in den Niederlanden. Ausgerüstet mit Euregio-Tickets ging es los Richtung Aachen. Hier wurde aber nur in einen alten aber bequemen Triebwagen der Belgischen Eisenbahn umgestiegen. Aus Sicht des Komforts schon mal eine Verbesserung gegenüber den ET425 der RB33. Aber es gab noch etwas in punkto Komfort: Eine freundliche Zugbegleiterin. Die Fahrt nach Lüttich verging wie im Flug und wir wurden von einem grandiosen Bauwerk empfangen. Der neue Bahnhof Liège-Guillemins ist wahrlich eine Kathedrale aus Glas und Beton (siehe Titelbild). Alle waren sehr beeindruckt. Da dieser Bahnhof aber etwas außerhalb des Stadtzentrums liegt, war ein Umstieg notwendig. Die 15 Minu-

ten Übergang wurden zum Bestaunen des Bahnhofs verwendet. Hier fanden auch die ersten Planungen des weiteren Verlaufs statt:



Nach einer kurzen Fahrt zum Bahnhof Liège-Palais landeten wir mitten im Zentrum. Der Bahnhof ist ein eigenartiges Bauwerk. Die Bahnsteige halb offen halb im Tunnel und der Servicebereich unterhalb der Gleise, der Ausgang aber oberhalb. Und die Rolltreppen funktionierten nicht.



Lüttich ist eine quirlige Stadt mit vielen kleinen Geschäften und viel Leben. Eine der Sehenswürdigkeiten ist eine riesige Treppe. Auf der Stadtkarte sah das ganz locker aus und wir planten, über die Treppe unseren Rückweg zum Bahnhof. Doch dann der Schock:



Da sollen wir hoch. Angesichts Wadenkrämpfe und tagelangem Muskelkater haben die meisten von uns es vorgezogen nur bis zur ersten Bank zu gehen, dort auszuruhen und auf die zu warten, die nach oben wollten. Aber auch die ganz Kräftigen machten nach der Hälfte kehrt.

Nun ging es weiter nach Maastricht. Ein moderner Zug nach Luxemburg(!) brachte uns wieder zum ‚Hauptbahnhof‘ und mit nur 5 Minuten Umsteige-

zeit ging es weiter. So eine knappe Übergangszeit mit Bahnsteigwechsel hätten wir uns in Deutschland nie erlaubt. Aber in Belgien klappt das.

Einem Gerücht folgend, dass auch in Maastricht der Bahnhof außerhalb des Zentrums liege, sind wir mit dem Bus in die Stadt gefahren. Im Nachhinein stellte sich aber heraus, dass es auch zu Fuß keine 10 Minuten sind. So sind wir auch in den Niederlanden mal Bus gefahren. Maastricht gilt als älteste Stadt der Niederlande und ist einen Besuch wert. Und keine Angst wenn man kein Niederländisch spricht. Auf der Straße hört man mehr deutsch als holländisch. Und in den Geschäften und Restaurants spricht das Personal sehr gut deutsch. Die sind halt voll auf die Touristen eingestellt. Ganz im Gegensatz zu hier.

Unser erstes Ziel war was Essen zu gehen. Ein Mitfahrer wies auf eine der besten Pommesbuden in den ganzen NL hin. Leider wussten davon auch andere und die Schlange war uns dann doch zu lang. Um den Marktplatz herum gibt es viele Lokale und so war die Auswahl nicht leicht. Da es nicht regnete, bot es sich an draußen zu sitzen. Leider kam kurz vor dem Essen der Regen und ein Teil der Gruppe ging ins Trockene und Warme. Essen auf und Regen beendet starteten wir zur Erkundung der Stadt. Viele kleine Geschäfte laden zum Bummeln und Einkaufen ein. An der Maas gab es interessanten Brücken zu besichtigen und die fast drei Stunden vergingen wie im Fluge. Der Fußweg zurück zum Bahnhof ist nicht lang und so trafen



sich alle wieder pünktlich zur Rückfahrt. Mit Umstiegen in Heerlen vom Zug der Veolia (auch in den Niederlanden wird die Bahn privatisiert) in den Zug der Euregiobahn und in Herzogenrath in die RB33 der DBAG verlief die Heimreise stressfrei und pünktlich. Hier wurde uns aber insbesondere in der RB33 nochmals der Komfortunterschied zwischen der Bahn in Belgien und Niederlanden zu

denen in Deutschland bewusst. Auch das Fehlen von Personal auf dem Zug ist deutlich zu merken.

Alle waren sich einig, dass es eine schöne Fahrt war und so etwas auf jeden Fall mit einem anderen Ziel wiederholt werden sollte. Hierzu möchte ich die Mitglieder aufrufen mir Ideen und Vorschläge zuzusenden.

Roland Stahl

## Urlaub im ÖPNV-Paradies

Als mich meine Kollegen oder Freunde fragten, wo wir dieses Jahr Urlaub machen und ich dann „Stadt Erfurt“ sagte, merkte man immer wieder die nicht gestellte Frage: Was will man den da?

Als ich dann im Zug aus Erfurt zurück nach Mönchengladbach saß, wusste ich die Antwort. Aber gleichzeitig fragte ich mich, wie ich es schon über 20 Jahre in einer Stadt wie Mönchengladbach aushalte. Eine Stadt ohne Leben. Eine Stadt ohne ein vernünftiges ÖPNV-Angebot. Eine Stadt am Rande von Deutschland, nicht nur im geografischen Sinne.

Für eine Familie ohne Auto aus Mönchengladbach ist Erfurt das ÖPNV-Paradies. 6 Straßenbahnlinien die werktags im 10-Minuten-Takt fahren. Die auch am Wochenende ab 5 Uhr im 30-Minuten-Takt fahren. Die bis spät Abends fahren (2 Linien fahren sogar rund um die Uhr). Wir kamen jederzeit weg. Nur im Zugangebot hat Mönchengladbach wirklich Vorteile. Zumindest im Nahverkehr. Da fährt in Mönchengladbach mehr. Einige Li-

nien werden in Erfurt nur im 2-Studentakt bedient. Dafür gibt es aber stündliche ICE-Verbindungen nach Frankfurt am Main und Dresden. Oder Direktverbindungen nach Berlin und Kassel.

Auch die Fahrpreise für den städtischen Nahverkehr sind erheblich niedriger: Wir nutzten Wochenkarten für 11,50€, gültig in der Stadt Erfurt. Wollten wir mal weiter weg, nahmen wir ein Länderticket Thüringen (auch gültig in Sachsen und Sachsen-Anhalt). Auch was den Service angeht, sind sowohl die Erfurter Verkehrs AG (EVAG) als auch die Bahn ganz anders aufgestellt. Schalteröffnungszeiten, dann wenn die Leute fahren. Selbst in kleineren Städten wie Gotha (50.000 Einwohner) oder Gera (100.000 Einwohner) sind die Bahnschalter wesentlich länger auf als hier in Mönchengladbach. In beiden Städten gibt es Straßenbahnen. Und auch dort mit Bedienungszeiten die kundenorientiert und nicht wie in Mönchengladbach ausschließlich am Nutzen für die NVV AG ausgerichtet

sind. Einen Umsteigeaufenthalt in Jena nutzte ich für einen Blick auf den Fahrplan. Auch hier dasselbe Bild. Da stellt sich für mich die Frage, warum haben diese wesentlich klei-

neren Städte ein tolles Straßenbahnangebot und in Mönchengladbach reicht es noch nicht einmal für die Mindestversorgung per Bus.

Roland Stahl

## Ein Traum: Straßenbahn in Mönchengladbach?

Als ich dann an einem sonnigen Tag so mit der Tram durch Erfurt fuhr und vor mich hinträumte, kam mir beim Anblick des Lutherdenkmals der Gedanke an den amerikanischen Freiheitskämpfer Martin Luther King: *I have a dream!* Mein Traum war eine Straßenbahn in Mönchengladbach mit einem Angebot wie in Erfurt. Als ich diesen Gedanken weiterdachte, war mir aber klar, dass in einer Stadt mit ausschließlich auf das Auto ausgerichteter Verkehrspolitik ich in diesem Leben eine Tram in Mönchengladbach nicht mehr erleben werde. Trotzdem habe ich mal versucht ein bisschen rumzuspinnen und überlegt, wo in Mönchengladbach eine Straßenbahn sinnvoll wäre. Und das kam dann heraus: Mönchengladbach braucht kein komplexes Netz sondern:

- Eine Linie von Odenkirchen über Marienplatz – Mönchengladbach Hbf nach Neuwerk
- Eine Linie von Giesenkirchen über Marienplatz und Holt zum Hauptbahnhof Mönchengladbach
- Eine Linie von Üdding über Lürrip – Mönchengladbach Hbf. nach Hardt
- Eine Linie von Venn über Windberg – Bismarckplatz nach Hardterbroich/Bonnenbroich

Jetzt wird jeder sagen: Und was ist mit Rheindalen? Dort gibt es doch eine Bahnanbindung. Wenn diese auf einen 10- oder 20-Minuten-Takt gebracht würde, könnte auf eine Straßenbahnlinie verzichtet werden. Es muss dann nur ein zentraler Umstiegspunkt der Zubringerbusse und der Bahn geschaffen werden.

Ich kann jetzt schon hören, wie die lokale Politik und Wirtschaft aufschreien wird: „Wir können doch nicht die Autofahrer benachteiligen!“ und „Wer soll das bezahlen?“ Doch in Zukunft wird eine nachhaltige Verkehrspolitik uns dazu zwingen, das Auto zurückzudrängen. Und bzgl. Bezahlung des Ganzen wird eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zeigen, dass neben erheblichen Einsparungen beim Busverkehr auch eine erhebliche Verlagerung von Autoverkehr in die attraktiven Straßenbahnen zu großen Einsparungen im Straßenbau führen kann.

In Erfurt konnte man gut sehen, dass das gute Angebot genutzt wird. Sogar zu den Zeiten wo in Mönchengladbach die Busse leer sind (vormittags zw. 9 und 11 Uhr) waren die Trams in Erfurt immer noch gut gefüllt. Und in der Innenstadt von Erfurt war die absolute Orientierung auf umweltgerechte Mobilität sehr angenehm. Fast überall war Autofahren



erlaubt aber die wenigen Autos die dann dort fahren, fahren sehr langsam und sehr rücksichtsvoll (im Gegensatz zu einigen Radfahrern).

Ich weiß, dass mein Traum immer ein Traum bleiben wird, zumal mit der NVV AG eine nicht zu unterschätzende Bremse in Mönchengladbach existiert. Denn eines ist klar, die NVV AG wird in ihrer Altersstarre nie ein kundenorientiertes ÖPNV-Angebot in dieser Stadt anbieten. Und wer sich mal die Mühe macht und sich die netten Pöstchen bei der NVV AG und deren Inhaber ansieht, wird merken, dass es sich hierbei um eines der

dicksten Bretter, die es zu bohren gibt, handelt. Trotzdem hoffe ich auch weiterhin ein ganz kleines bisschen, dass er doch in Erfüllung geht. Vielleicht muss der VCD nur mal mehr Druck bei den Politikern machen. Diese machen doch gerne Ausflüge zwecks Erweiterung des Wissens. Wir sollten Sie mal nach Erfurt schicken. Wobei auch ein VRR-Ticket Preisstufe B reichen würde, um erfolgreichen, zukunfts- und nutzerorientierten Straßenbahnbetrieb zu sehen.

Roland Stahl

## ICE in den Süden

Ab dem 12.12.2010 soll es soweit sein. Mönchengladbach bekommt einen Fernverkehrsanschluss Richtung Süden. Um ca. 8 Uhr soll es ab Mönchengladbach Richtung Karlsruhe losgehen. Wer lieber nach Frankfurt möchte, kann dort ca. 10.15 Uhr am Hauptbahnhof sein. Auch in München ist man um 13.30 Uhr. In beiden Fällen muss zwar umgestiegen werden, aber das am selben Bahnsteig. Eine gute Verbindung. Auch für die Rückfahrt ist gesorgt. Mönchengladbach Hbf. wird um ca. 20 Uhr erreicht. Ob es sich hierbei um ein tägliches Angebot handelt, oder wiederum nur um ein Wochenend-Zugpaar? Eine ganz andere Frage ist aber, warum wird der Zug nicht bis Venlo verlängert. Dann wäre für viele Reisende aus den Niederlanden viel gewonnen, denn der lästige Umstieg in Mönchengladbach würde entfallen.

Eine böartige Vermutung sagt, da Venlo nicht im Bereich der DB Netz AG liegt, können für diesen Fernverkehrshalt nicht die Stationsgebühren massiv angehoben werden (siehe Artikel im letzten Niers-Info).

Trotzdem ist das für Mönchengladbach alleine betrachtet ein weiterer wichtiger Schritt zur Einbindung in den Schienenpersonenfernverkehr. Bleibt zu hoffen, dass die Nutzung des Zuges nicht der der ICE/IC-Verbindung Richtung Berlin entspricht. Diese Züge lohnen nur, weil durch sie die Stationsgebühren so stark angehoben werden konnten. Ob dann allerdings in den nächsten Jahren noch mehr kommen wird, ist anzuzweifeln. Es gibt in dieser wirtschaftlich schwachen Gegend einfach nicht genug Kundenpotential.

Roland Stahl



## Abzocke beim Strom

Der Titel hört sich eher altbekannt an. Aber es betrifft nicht uns Kunden im privaten Haushalt sondern eher als Kunde der Bahnen. Im letzten Niers-Info war es die Titelgeschichte mit der wir auf die Abzocke der Bahn mit den Stationsgebühren eingingen. In diesem Artikel soll nun ein weiteres Beispiel für die Abzocke des Staatsbetriebes DBAG aufgezeigt werden. Es betrifft nicht direkt die Fahrgäste und ist sehr technischer Natur. Aber es soll aufzeigen, wie die DB AG systematisch Wettbewerber behindert.

Das „Netzwerk Privatbahnen“ weist im September unter dem Titel ‚Die Deutsche Bahn diskriminiert ihre Wettbewerber beim Bahnstrom‘ auf eine für den Ottonormalfahrgast vollkommen unbekannte Abzocke hin.

Die DB Energie GmbH als Tochter der DB Netz AG versorgt alle die auf dem Netz der DB AG mit Elektrotriebfahrzeugen fahren mit Strom. Dies soll laut Gesetz fair und unparteiisch sein. Leider ist dem laut Netzwerk Privatbahnen nicht so. Zwei wesentlich Punkte werden bemängelt:

1. Neben einer Rabattstaffel von 1-4% für jeden, gibt es 5% Rabatt für extreme Großabnehmer.
2. Zurückgespeicherter Strom wird zu niedrig vergütet.

Auf den ersten Blick wirkt für den Laien nur der erste Punkt nachvollziehbar. Aber auch hier wird die Diskriminierung sofort ersichtlich, wenn man weiß, dass der Verbrauch so hoch sein muss, dass er nur von den Töchtern der DB erreicht wird. Die anderen Unternehmen können die-

sen hohen Wert gar nicht erreichen. Somit profitiert nur die DB AG von dem hohen Rabatt.

Komplizierter wird es beim zweiten Punkt. Hierzu ein kleiner technischer Ausflug in den Bahnbetrieb. Der elektrische Bahnbetrieb ist sehr umweltfreundlich, da durch die zentrale Energieerzeugung wirksame Filter bei Kraftwerken mit fossilen Brennstoffen genutzt werden können. Außerdem wird ein großer Teil des Bahnstroms durch Wasserkraftwerke erzeugt. Ein weiterer wesentlicher Umweltfaktor sind moderne Fahrzeuge. Diese nutzen zum Bremsen nicht mehr wie früher Bremsen an den Achsen und wandeln die Energie in Wärme um, sondern nutzen die Motoren als Generatoren und speisen den so gewonnenen Strom ins Netz zurück, der dann sofort von anderen Fahrzeugen genutzt wird. Ein kleines Beispiel: Die Umstellung der Fahrzeuge der S-Bahn in München ermöglichte eine Reduzierung des Stromverbrauchs um 40%. Gerade im Nahverkehr mit häufigem Anfahren und Bremsen lohnt sich die Stromrückspeisung.

Wie oben gesagt, können das nur moderne Fahrzeuge. Und davon haben insbesondere die Konkurrenten der DB AG sehr viele, da es sich um eine relativ junge Technik handelt und bei den Privaten viele neue Fahrzeuge im Einsatz sind. Im Gegensatz zur DB AG, deren meisten Fahrzeuge z.T. über 25 Jahre alt sind und diese Rückspeisetechnik nicht eingebaut haben, also echte Energie-



fresser sind. Dieser Rückspeisestrom wird von der DB Energie auch den Betreibern vergütet. Aber nur zu 44% des Preises des gelieferten Stroms. Da der Strom sofort wieder verbraucht wird und dann mit 100% berechnet wird, bleibt für die DB AG die Differenz von 66% über. Erfahrungen zeigen, dass davon ca. 10% Leitungsverluste abzuziehen sind. Der Rest ist purer Gewinn für die Bahn, da für diesen Strom keine Kosten für Kraftwerke und Fernleitungen anfallen. Ein schönes Sümmchen kommt da zusammen. Laut Berechnungen von Netzwerk Privatbahnen müssen bis zu 20% mehr für Energie bezahlt werden, als bei einem diskriminierungsfreien Wettbewerb.

Als Fazit bleibt, dass das Netz endlich aus der DBAG herausgelöst und in eine staatliche Funktion überführt werden muss. Es sind die vielen kleinen Behinderungen und Benachteiligungen durch die DB AG die Bahnverkehr in Deutschland teurer machen als eigentlich nötig.

Weitere Informationen im Internet unter:

[www.netzwerk-privatbahnen.de](http://www.netzwerk-privatbahnen.de)

[www.mofair.de](http://www.mofair.de)

Alle sprechen von elektrischer Mobilität und meinen Elektroauto. Straßen- und Eisenbahnen haben schon über 100 Jahre Erfahrung mit Elektromobilität.

Roland Stahl

## **Ersatzfahrpläne der RE 13 und der RE 4**

Da die RE 13 zurzeit nur mit 4-teiligen Flirt-Fahrzeugen nach Venlo fahren darf, wurde ein entsprechender Ersatzverkehr mit Umstieg in Mönchengladbach organisiert. Der Umstieg in ein anderes Fahrzeug ist zwar etwas lästig, die Anschlüsse funktionieren aber einwandfrei. Da nun jedoch die 4-Teiler zur Verstärkung während der Hauptverkehrszeit fehlen, wird es gelegentlich etwas eng, jedoch nicht überfüllt. Befindet sich kein Servicepersonal im Zug, wird es in der 1. Klasse schon kurz nach der Abfahrt in Düsseldorf recht voll. Im Augenblick sieht man jedoch öfter Servicepersonal in der Eurobahn, das zum Teil auch der niederländischen Sprache mächtig ist. Ein

großer Vorteil für die Fahrgäste aus den Niederlanden, die dann in ihrer Landessprache beraten werden.

Weniger erfolgreich war der Ersatzfahrplan der RE 4 während der 3-wöchigen Sperrung der Strecke Mönchengladbach – Neuss im September. Zwar wurde die Fahrzeit im Ersatzfahrplan um 9 Minuten verlängert, diese wurde aber vor allem am Morgen und am Nachmittag überschritten. Die Folge war, dass Anschlüsse verpasst wurden und die Pendler zu spät zur Arbeit kamen. Durch die Umleitung über Krefeld wurde auch die Nordwestbahn in Mitleidenschaft gezogen, da die Strecke über Meerbusch durch die RE 4 und die ebenfalls umgeleitete RE 13 viel

stärker ausgelastet wurde. Die Informationspolitik der DB war, vor allem bei Störungen auf der Strecke, wieder einmal das übliche Desaster. Viele Fahrgäste kritisierten auch, dass die Baumaßnahmen nicht in die Schulferien gelegt wurden. Einige Pendler fuhren in dieser Zeit auch

über Grevenbroich nach Düsseldorf. Die RB 38 von Grevenbroich nach Düsseldorf ist jedoch zur Hauptverkehrszeit so voll, dass dies nicht immer angenehm war. Wenigstens erreichte man Düsseldorf nur mit unwesentlicher Verspätung.

Detlef Neuß

## Kurz gefasst

### **Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte Fahrgäste**

Zusätzlich zu der Elektronischen Fahrgastinformation (ELFI) wurde die MöBus Haltestelle Bismarckplatz (Richtung Rheydt) mit einer akustischen Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte Fahrgäste ausgerüstet. Es wurde eine Bedarfsdurchsage realisiert, welche die auf den ELFI-Tafeln dargestellten Abfahrtszeiten auf Tastendruck vorliest. Die Wartehalle wurde mit einer behindertengerechten Tasteinrichtung sowie mit einem Nahbereichslautsprecher versehen. Dies ist ein wichtiger Schritt um sehbehinderten Busnutzern das Leben zu vereinfachen. Hoffentlich wird das weiter ausgebaut.

### **Fahrplan kostenlos**

Einen vollkommen unerwarteten Service bietet die NVV AG im Jahre 2010. Das Fahrplanbuch 2010/2011 gibt es bei den Servicestellen kostenlos. Nachdem noch vor einigen Jahren so wenige gedruckt wurden, dass es i. A. 3 Monate nach Fahrplanwechsel keine mehr gab, so war in den letzten Jahren auch bis zum Ende der Fahrplanperiode das Buch kostenpflichtig (50Cent) erhältlich. Nun ist es sogar kostenlos zu haben.

### **Bus- und Bahnfahren macht schlank**

Amerikanische Forscher haben herausgefunden, dass schlanke Bewohner und ein gutes ÖPNV-Angebot korrelieren. Je mehr Bus und Straßenbahnen in einer Stadt fahren, desto schlanker sind die Einwohner. Vermuteter Grund: Der Weg von und zur Haltestelle sowie gelegentliche Sprints fordern zu mehr Bewegung heraus. Motto: F: Welchen Sport treiben Sie? A: Ich treibe ÖPNV!

Schauen Sie sich doch mal vor Ort um.

### **S8 nur noch mit modernen Zügen**

Seit dem 7.10.2010 fahren auf der S8 Mönchengladbach – Hagen – Dortmund nur noch die neuen Fahrzeuge der Baureihe 422. Länger (=mehr Platz) und klimatisiert sind die ein echter Komfortgewinn für die Fahrgäste. Die S8 ist nun auch pünktlicher, da diese Züge schneller beschleunigen können und auch schneller sind als die alten mit Lok (140 statt 120 km/h). Und mit Magnetschienbremse dürfte der Herbst auch keine Angst machen, da das Eisenbahnbundesamt keine Geschwindigkeitsreduzierung vorgibt. Leider hat dieser neue Zug keine Toilette mehr.



# Termine

## Sitzungen des KV Mönchengladbach-Grenzland:

Die Aktiven des KV treffen sich regelmäßig am 4. Mittwoch im Monat.  
Die nächsten Termine: Jeweils um 19:30Uhr.

27. Oktober 2010

**24. November 2010 19.00(!)**

**Gespräch mit dem technischen  
Beigeordneten der Stadt Mön-  
chengladbach Herrn Wurff**

22. Dezember 2010

26. Januar 2011

23. Februar 2011

23. März 2011

Falls nicht anders vermerkt: Treffpunkt: Gaststätte ‚Krefelder Hof‘. Am alten Bus-  
überlandbahnhof; 80m vom Hauptbahnhof Mönchengladbach entfernt.

### Internet:

[www.vcd.org/vorort/moenchengladbach](http://www.vcd.org/vorort/moenchengladbach)

### Impressum:

#### **VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland**

1. Vorsitzender

Roland Stahl

Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

Tel.: 02161/650914

e-Mail: [grenzland@vcd.org](mailto:grenzland@vcd.org)

Kassierer

Martin Asbeck

Dionysiusstr. 5

41239 Mönchengladbach

Tel: 02166-86398

Stellvertretende Vorsitzende

Ruprecht Beusch

Hospitalstraße 10 a

47918 Tönisvorst

Tel./Fax: 02151/790739

eMail: [r.beusch@gmx.de](mailto:r.beusch@gmx.de)

Detlef Neuß

Stapper Weg 94

41199 Mönchengladbach

Tel: 02166-10560

eMail: [d-i-w.neuss@t-online.de](mailto:d-i-w.neuss@t-online.de)

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des KVs. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 2 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post an Roland Stahl senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen und können per E-Mail (an [niersinfo@mg-stahl.de](mailto:niersinfo@mg-stahl.de)) gesendet werden.

Die Auflage beträgt 200 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des KVs kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite [www.vcd.org/vorort/moenchengladbach](http://www.vcd.org/vorort/moenchengladbach) zum Herunterladen bereit.