



# VCD

Ausgabe 34  
März 2012

## NIERS-Info

**Informationen für den VCD Kreisverband  
Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen**

---



Das letzte Elektrofahrzeug unserer Tour im April  
(Roland Stahl; 7.7.2002)

### **Inhalt:**

MG3.0  
Verkehrstreffen Grüne Viersen  
Vergabe S8 an DB Regio  
Sauberkeit und Sicherheit in der Bahn  
Der Letzte sägt die Schranke ab  
Workshop VCD-PRO BAHN  
Ländergrenzen: Ein Hindernis?

VCD-Tour 2012  
Kurz gefasst  
Termine



## Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,

In der letzten Zeit hatten wir viele Termine. Es macht sich das Gefühl breit, dass in einigen Verbänden und Parteien das Thema Verkehr wieder mehr Aufmerksamkeit erlangt. Mehr Details zu den Kontakten sind in den Einzelberichten im Heft.

In Mönchengladbach gibt es mit der MG3.0 eine von vielen Gruppierungen

getragene Initiative Mönchengladbach endlich mal voran zu bringen.

Nicht vergessen möchte ich, nochmals auf unsere Tour ‚Elektromobilität‘ am 21. April 2012 hinzuweisen. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Ihr Roland Stahl

## MG3.0

Am 31. Januar 2012 habe ich an einem Workshop der Initiative Masterplan MG3.0 teilgenommen. Diese Initiative wird von vielen Gruppierungen in Mönchengladbach mit zum Teil erheblichem personellem Aufwand und vielen Sponsoren getragen. Hochrangige Wissenschaftler wurden zu Gesprächen eingeladen.

Warum der Name MG3.0? Die Initiative will nun die dritte Gründung der Stadt mit einem Masterplan vorantreiben. Ich möchte jetzt hier nicht in Details zum Anspruch dieser Initiative gehen. Sehr viele Informationen gibt es im Internet unter ‚[www.mg3-0.de](http://www.mg3-0.de)‘.

Der Workshop selbst gliederte sich in 4 Gruppen. Ich vertrat den VCD in der Gruppe ‚Mobilität‘. 15 Teilnehmer diskutierten unter Leitung von Prof. Dr. Hartmut Topp (Verkehrsplaner an der Universität Kaiserslautern) fünf Stunden über die Probleme des absolut autoorientierten Verkehrs in Mönchengladbach. In eine einführenden Präsentation wurden die Probleme der Stadt im Verhältnis zu anderen Städten erklärt. Das Auto liegt in Mönchengladbach mit 59% Anteil über dem Durchschnittswert von 58% in Deutschland. In den 58% sind

auch alle ländlichen Gebiete drin. Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe steht Mönchengladbach noch sehr viel schlechter da. Vergleichbare Städte haben um die 40%. Auch der 16%ige Anteil des ÖPNV liegt unter den Werten der anderen Städte. Und beim Fahrrad mit 7% ist Mönchengladbach ganz weit unten.

In der Diskussion wurde schnell klar, dass Mönchengladbach neben einem schlechten ÖPNV-Angebot unter der seit den 1960ern unveränderten absoluten Autovorrangpolitik bis heute leidet. Alle waren sich auch einig, dass bisher dagegen von keiner Ratsmehrheit irgendetwas unternommen wurde. Die Diskussion zeigte aber auch, dass es einen Willen gibt, was zu ändern. Ich hatte allerdings das Gefühl, dass es nur beim Willen bleibt. Es müsste eine grundsätzliche Umkehr, weg vom Auto erfolgen. Aber da kamen dann auf einmal wie immer die vielen Wenss und Abers. Es war teilweise ganz lustig anzusehen, welche Argumente aufgeführt wurden. Auch zeigten einige Teilnehmer, dass Sie die Stadt eigentlich nur aus dem Auto heraus kennen und das

auf der Hindenburgstraße zu viele Busse fahren.

Mein abschließendes Fazit: Ich glaube nicht daran, dass diese Initiative wirklich was in Mönchengladbach verändern wird. Dazu sind die politischen Parteien in Mönchengladbach, die es ja dann letztendlich in konkrete Maßnahmen umsetzen müssen, zu träge und durch das große Haushaltsdefizit der Meinung, dass die Stadt gelähmt ist. Es wird weiterhin bei kleineren Einzelmaßnahmen bleiben aber eine Neuorientierung sehe

ich nicht. Dazu sind die Bürger dieser Stadt auch nicht bereit. Es könnte ja sein, dass jemand auf das Auto verzichten muss bzw. die Bequemlichkeit des Autos eingeschränkt wird. Alle regen sich auf, aber keiner macht was.

Terminhinweis: Der Dialog 2 findet am 26. März 2012 statt.

Veranstaltungsort ist voraussichtlich eine Werkshalle auf dem Monforts-Gelände an der Schwalmstraße.

Roland Stahl

## Verkehrstreffen Grüne Viersen

Am 1. Februar 2012 hatten die Grünen im Kreis Viersen u.a. den VCD Kreisverband zu einem ersten Kennenlern-Gespräch zum Thema Verkehr eingeladen. Die Grünen möchten einen regelmäßig tagenden Arbeitskreis Verkehr initiieren. Gerade der Kreis Viersen leidet unter einem erheblichen Verkehrsaufkommen bei gleichzeitig mäßigem ÖPNV-Angebot. Das Treffen selbst hat erwartungsgemäß noch keine Er-

gebnisse in diesem Sinne gebracht. Dafür war es auch nicht gedacht. Aber alle Beteiligten waren sich einig, dass das eine gute Sache ist und vereinbarten den ersten Mittwoch in einem Quartal als regelmäßigen Termin. Treffpunkt ist immer die Geschäftsstelle der Grünen im Bahnhof Viersen. Eine Sache an der wir dranbleiben werden.

Roland Stahl

## Vergabe S8 an DB Regio

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird DB Regio die S8/S5 betreiben. Das ist auch heute schon so, aber bei einer Ausschreibung durch den VRR war die DBAG der Gewinner und betreibt diese Linie nun bis 2029. Wenn die in der Ausschreibung gemachten Vorgaben eingehalten werden, können sich die Fahrgäste auch zu den Gewinnern zählen. Es werden neue Fahrzeuge eingesetzt. Diese haben eine behindertengerechte Toilette. Leider haben die auf dem Markt angebotenen Fahrzeuge mit so einer Toilette nur eine Fußbodenhöhe von 80cm. Die heutigen Fahrzeuge

haben 100cm und passen optimal an die Bahnsteighöhen von 96cm. Für die neuen Fahrzeuge wäre eine Bahnsteighöhe von 76cm optimal. Der VRR hat das Ziel im Laufe der Jahre alle Bahnsteige auf diese Höhe zu bringen. Bis dahin wird es aber noch dauern und der Einstieg in die neuen Fahrzeuge an einigen Stationen für mobilitätseingeschränkte Personen zum Problem werden. Es sind heute aber nicht alle Bahnsteige so hoch. Auf der Strecke Mönchengladbach - Dortmund gibt es einige mit 76cm auf denen das Problem zurzeit umgekehrt ist.



Nach unbestätigten Berichten aus Kreisen der Deutschen Bahn sollen für den Betrieb der S-Bahn-Linien S 5/S 8 Züge des Herstellers Alstom aus Salzgitter bestellt worden sein. Dabei handelt es sich um die Baureihe Alstom Coradia Continental, die bei der Deutschen Bahn unter der Baureihe 440 geführt wird. Diese Fahrzeuge fahren schon heute im Raum München als Regionalbahnen.

Ich habe diese 2010 benutzt und fand die sehr eng. Insbesondere die Gänge waren für mich viel zu schmal. Und wenn man sitzt, sind die Augen oberhalb der Fensterkante, so das ein heraus schauen nur eingeschränkt möglich war. Es bleibt zu hoffen, dass die Züge für einen S-Bahnbetrieb mehr Platz bieten.

Roland Stahl

## **Sauberkeit und Sicherheit in der Bahn**

In letzter Zeit wurde verstärkt die Diskussion über Sicherheit und Sauberkeit in den Zügen der DB AG in der Presse geführt. Während die Sicherheit in den Zügen und Bahnhöfen bereits seit langem ein Thema ist, kamen nun Untersuchungen über die bakterielle Belastung von Zügen hinzu. Vor allem Fäkalbakterien wurden auf den Sitzen, an Türgriffen und Haltestangen festgestellt. Wer den täglichen Bahnbetrieb aus eigener Anschauung kennt, den verwundert das nicht weiter. Nahezu kein Zug, in dem der gegenüber liegende Sitz nicht als Ablage für schmutzige Straßenschuhe benutzt wird. Dabei sind zwar überwiegend Jugendliche, jedoch nicht ausschließlich die Verursacher derartiger Verschmutzungen. Auch der sichtbare Müll macht das Bahnfahren nicht gerade attraktiver. Leere Flaschen werden am Endhaltepunkt ja noch häufig von Flaschensammlern entfernt. Das ist zwar eigentlich verboten, trägt aber zur Sauberkeit in den Zügen bei, da das Servicepersonal der Bahn diese Aufgabe häufig nicht wahr nimmt.

Man muss feststellen, dass der derzeitige Personalstand beim Service der DB AG nicht ausreicht, um die Sauberkeit der Züge zu gewährleisten. Bei privaten Eisenbahnbetriebsunternehmen ist das oft deutlich besser. Aber auch das Verursacher-Prinzip müsste stärker angegangen werden. Mehr Präsenz von Sicherheitspersonal in den Zügen und an kleineren Bahnhöfen und Haltepunkten, das nicht nur mehr Sicherheit herstellt, sondern auch soziales Fehlverhalten wie Verschmutzen von Bahnhöfen und Zügen anspricht, ahndet und gegebenenfalls ein Hausverbot ausspricht, wäre angebracht.

Auf die soziale Kontrolle durch andere Fahrgäste zu hoffen, funktioniert im Regelfall nicht. Spricht man Fehlverhalten (z.B. auch Rauchen im Zug) an, wird man im günstigsten Fall beleidigt, im Extremfall niedergeschlagen und getreten. Ohne mehr Sicherheits- und Servicepersonal wird sich an den derzeitigen Zuständen nichts ändern.

Detlef Neuß

## Der Letzte sägt die Schranke ab

**Die Bahnstrecke Baal – Ratheim steht kurz vor der Eisenbahnrechtlichen Entwidmung. Der VCD bezieht Stellung und wird innerhalb der „IG Ratheimer Bahn“ aktiv.**

Es gibt nicht oft Entscheidungen in der Lokal- und Landespolitik, die Begeisterungstürme bei wirklich jeder Partei auslösen. Doch Mitte September 2011 konnte man dieses seltene Phänomen beobachten: Der Landesverkehrsminister von NRW, Harry K. Voigtsberger, verkündete, dass die L117n als Ortsumgehung von Ratheim und Millich auf der Prioritätenliste des Landes ganz weit oben stehe und somit eine Umsetzung innerhalb der nächsten fünf bis sechs Jahre realistisch sei. Daraufhin rissen sich beinahe alle Lokalpolitiker jeglicher parteipolitischer Couleur darum, zu verkünden, dass vor allem sie es waren, die dazu beigetragen haben, dass die L117n nun ganz oben auf Voigtsbergers Liste steht.

Doch der Grund für den Jubel ist schnell ersichtlich: Die Landstraße 117 führt zurzeit noch durch die Ortskerne von Ratheim und Millich und muss tagtäglich zahlreiche Autos – im wahrsten Sinne des Wortes – über sich ergehen lassen. Dass darunter nicht nur die Straße leidet, sondern auch die zahlreichen Anwohner hiervon betroffen sind, liegt auf der Hand. Eine Ausweichstrecke scheint daher unumgänglich. Doch was ist das für ein Gebiet, auf dem die L117n demnächst auf Hückelhovener Stadtgebiet entlang führen soll?

### **Rückblick auf die Entwicklung der Bahnstrecke**

Wenn man sich vor Ort anschaut, wo die L 117n einmal entlang führen soll, dann macht alles den Anschein, als sei das Fundament für eine Straße bereits

gelegt: Ein breiter Schotterweg zieht sich durch Ratheim und Millich, parallel zur sporadisch befahrenen Jacobastrasse. Wer hier nicht schon länger wohnt, der ahnt nicht, was sich hier noch bis zum September 2007 befand: Eine voll-elektrifizierte Eisenbahnstrecke. Mit allem drum und dran.

1911 gebaut, um die Textilstädte Düren und Mönchengladbach zu verbinden, verkehrten hier von Beginn an neben Güter- auch Personenzüge. Der Streckenverlauf erscheint aus heutiger Sicht paradiesisch: Von Jülich aus ging es über Linnich, Rurich, Baal, Doveren ins Hückelhovener Stadtzentrum, dann weiter nach Ratheim, Wassenberg sowie Dalheim und schließlich über Wegberg nach Mönchengladbach. In Baal konnte man darüber hinaus umsteigen in die Zugverbindung Aachen-Düsseldorf und war somit in Windeseile in Aachen oder in der Landeshauptstadt. Diese Verbindungen scheinen gegenwärtig geradezu wie eine kaum zu erträumende Zukunftsvision: Schüler könnten zu Fuß zum Ratheimer Bahnhof gehen, einsteigen und während der Schulzeit den Zug in Hückelhoven wieder verlassen, in den Ferien mal flott nach Mönchengladbach, Aachen, Düsseldorf oder sonstwo ins weite Bahnnetz fahren. Pendler könnten ihr Auto entspannt in der Garage stehen lassen, könnten getrost auf den allmorgendlichen Stau auf der „A46 Heinsberg Richtung Düsseldorf, Zwischen Grevenbroich-Kapellen und dem Kreuz Neuss-West“ verzichten und stattdessen die Tageszeitung im Zug lesen. Überhaupt rückten alle Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten für diejenigen, die kein Auto fahren wollen oder können in eine heute unvorstellbare Nähe.



## **Autos für Jedermann – Niedergang der Bahn**

Eine Zukunftsvision, die die Vergangenheit schon kannte. Doch dann kam eine Zeit, in der man sich eine solche Realität nicht für die Zukunft vorstellen mochte. Das Ziel hieß: Autos für jeden. Und so versammelten sich am 27. September 1980 einige einsame Seelen am Ratheimer Bahnhof, um ein letztes Mal zuzusehen, wie ein Personenzug durch Ratheim tingelte.

Das Ende der Eisenbahnstrecke war das freilich noch nicht. Viele weitere Jahre gingen ins Land und der Güterverkehr der lange florierenden Zeche Sophia-Jacoba schob sich auf der Strecke durch das Hückelhovener Stadtgebiet. Doch mit dem Niedergang der Zeche sowie der Schließung der Brikettfabrik im Jahre 2008 wurde die Bahnstrecke dann auch nicht mehr für den Güterverkehr benötigt. Visionäre Köpfe hätten zu dieser Zeit vielleicht erkannt, dass die Ideologie „Autos für Jedermann“ bereits auf einem rasanten Rückschritt war. Doch in Zeiten des gewaltigen strukturellen Umbruchs dieser nun ehemaligen Zechenstadt sei es verziehen, dass der Schwerpunkt der Politik nicht darauf lag, das Eisenbahnnetz schnell wieder für den Personenverkehr fit zu machen. Stattdessen wurde verständlicherweise erst einmal Wert auf die sonstige Infrastruktur der Stadt gelegt. Wichtig war es nun, Arbeitsplätze zu schaffen und neues Gewerbe in die Stadt zu locken, was auch gut gelang.

### **Zukunftsweisende Entscheidungen?**

So vollzog sich der Umbruch geradezu rasant, weshalb die Köpfe nun schnell hätten frei werden können für weitere zukunftsweisende Entscheidungen. Und dabei hätte es nicht einmal viel Mühe gebraucht: Ein Blick vom Dienst-BMW

aus neben die Jakobastraße hätte gezeigt, wo der Weg lang gegangen wäre: Das Industriegebiet Baal mit seinen hunderten Mitarbeitern, das Stadtzentrum von Hückelhoven mit den Einkaufsmöglichkeiten, der große Ortskern von Ratheim sowie das neue Industriegebiet in Ratheim hätten mit einem der geringsten Aufwände überhaupt wieder für den Güter- und Personenverkehr freigegeben werden können. Gleise, Bahnhöfe, ja sogar elektrische Oberleitungen – alles war vorhanden.

Güter und Personen hätten leicht zwischen allen relevanten Punkten der Stadt mit dem Zug hin- und her fahren können. Sie hätten kein Auto hierfür gebraucht, sie hätten nicht die L117 verstopft und wir müssten dort heute nicht Autos im fünfstelligen Bereich am Tag zählen.

Stattdessen kam das Jahr 2007. So ziemlich jede Stadt hatte in dieser Zeit erkannt, wo der Personenverkehr der Zukunft in Zeiten von Klimawandel und dem nahenden Ende der fossilen Brennstoffe stattfinden wird: auf der Schiene. Dazu genügen einige wenige Schlaglichter aus der Nachbarschaft: Der Kreis Düren erkannte schon früh das Potential der vorhandenen Strecke, so dass dort heute auf dem Schienenweg von 1911, unmittelbar hinter den Toren des Hückelhovener Stadtgebiets, ab Linnich die Dürener Kreisbahn verkehrt. Oder die Stadt Heinsberg: Sie leitete alles in die Wege, damit sie endlich wieder an das Schienennetz angebunden wird. Dadurch haben die Bürger ab 2013 die Möglichkeit, einmal pro Stunde von Heinsberg, Porselen oder Horst aus ohne Umstieg nach Aachen und nach Mönchengladbach fahren zu können.

Wie gesagt: so ziemlich jede Stadt hatte 2007 erkannt, wo der Personenverkehr

der Zukunft stattfinden würde. Nur die Stadt nicht, die die besten Voraussetzungen hierfür hatte: die Stadt Hückelhoven.

### **Zerstörung der Bahnstrecke – verspielte Zukunftsoption**

Beweisen konnten man hingegen, wie es möglich ist, das komplette Schienennetz mitsamt Schranken und Bahnhöfen mit der – im wahrsten Sinne des Wortes – Holzhammermethode kurz und klein zu hauen, ohne dass der Ottonormalbürger versteht, was da gerade vor sich geht. Das muss man sich noch einmal vorstellen: Im Jahr 2007, als Angela Merkel versucht, auf Klimagipfeln zu erklären, dass Deutschland Vorreiter beim Klimaschutz werden möchte, ist es möglich, dass eine vollkommen intakte Schienen-Infrastruktur zerstört wird. Immerhin, und das muss man dem verantwortlichen Bürgermeister lassen: Man versteht es, die selbst verschuldeten Fehler, die zur vollkommenen Verstopfung der L117 geführt haben, in den eigenen politischen Erfolg umzuwandeln – und erhält dafür sogar den Applaus von den anderen Parteien. Das muss man erst einmal schaffen.

### **Aufruf an engagierte Bürger**

Mittlerweile steht die Eisenbahnstrecke Baal – Hückelhoven – Ratheim kurz vor ihrer Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA), Außenstelle Köln. Mit einer Entwidmung und Freistellung der Bahnanlagen nach § 23 des

Allgemeinen Eisenbahngesetzes wäre die stillgelegte und zum Teil abgerissene Strecke keine gewidmete Bahnfläche mehr – jeglicher Bestandsschutz würde erlöschen, eine spätere Reaktivierung damit nahezu unmöglich werden. Ganz im Gegensatz zur sogenannten Stilllegung, die lediglich eine Außerbetriebnahme, bzw. möglichen Abbruch der Gleisanlagen bedeutet. Nun sind die Bürger aus der Region aufgerufen, gegen diese Entwidmung beim Eisenbahnbundesamt Protest einzulegen. Es darf keine Zukunftsoption für nachfolgende Generationen einfach so zerstört und zunichte gemacht werden. Der VCD bringt sich zu diesem Zwecke mit dem Kreis Heinsberger Mitglied Michael Bienick über die „IG Ratheimer Bahn“ in die Diskussion mit ein.



Ein Bild das keine weitere Erklärung braucht!

Michael Bienick

## **Workshop VCD-PRO BAHN**

Protokoll des gemeinsamen Workshops von VCD und PRO BAHN am 3.3.2012 im Krefelder Hof

**TOP 1** Begrüßung, Ziele des Workshops, Vorstellungsrunde

**TOP 2** Sammeln von Themenbereichen

- Bahn, Bus, Fahrrad

- Verkehrsentwicklungsplan
- Verkehrsentwicklungsplan und Emissionsschutz, Fahrradwege
- Wenig Entwicklung bei der Verkehrspolitik außer beim Straßenbau
- Bahnentwicklung, Fernverkehr, Zugmaterial,



- Zu wenig Busse, Verbesserungen bei den Radwegen festgestellt
- Erhöhte Unfallgefahr für Radfahrer weil das Radwegnetz nicht geschlossen ist
- (Es wurden nicht alle Themenbereiche behandelt, da manche zu sehr ins Detail gegangen wären und den Rahmen des Workshops gesprengt hätten.)

### **TOP 3** Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge:

#### **Kritik:**

*schlechtes Radwegenetz  
rote Welle für Autos  
lange Wartezeiten an Ampeln,  
Radwege werden nicht gestreut oder geräumt  
zugewachsene Fahrradwege  
unklare Zuständigkeiten  
S8-, S28-Verlängerung ruht  
bei Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs wird gleich auf die Kosten aufmerksam gemacht, beim Straßenbau nicht*

#### **Verbesserungsvorschläge**

Kontakte zu den Bürgerinitiativen aufbauen,  
Bedarfsampeln entfernen  
Fahrradboxen an den Bahnhöfen  
mehr sichere und überdachte Abstellplätze für Fahrräder an öffentlichen Gebäuden und Einkaufszentren  
Bahnverbindung nach Roermond ausbauen  
Bündelung des Verkehrs auf den Hauptstraßen und Sperrung der Anliegerstraßen für den Durchgangsverkehr von der autofreundlichen Stadt zur menschenfreundlichen Stadt

### **TOP 4** Maßnahmenkatalog für die zukünftige Arbeit von PRO BAHN und VCD

Wir wenden uns mit einem offenen Brief mit großem Verteiler an Presse und Politik zum Thema „Probleme beim Fahrradverkehr“. Hierbei sollen auch sichere Fahrradabstellplätze gefordert werden, sowohl im öffentlichen Bereich als auch in privaten Einkaufszentren. Als Finanzierungsmöglichkeit für die Fahrradboxen sollen auch Sponsoren gewonnen werden. Dies erscheint uns besonders vor dem Hintergrund eines gesteigerten Sicherheitsbedürfnisses von E-Bike-Besitzern beim Abstellen ihrer oft teuren Fahrräder wichtig.

Wir analysieren die Bürgerinitiativen und legen fest, mit welchen Bürgerinitiativen wir zusammen arbeiten möchten. Dabei soll darauf geachtet werden, dass es sich um Bürgerinitiativen handelt, die eine Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation in Mönchengladbach zum Ziel haben. Örtlich stark eingegrenzte Bürgerinitiativen, die lediglich die Verbesserung des eigenen Wohnumfeldes zum Ziel haben oder sich nur auf eine einzige Straße beschränken, sind eher nicht unsere Ansprechpartner, da hier der Vorteil oft nur auf einer Seite ist und Nachteile für andere Bürger mit sich bringt.

Wir fordern erneut die Verlängerung der RB 39 nach Roermond. In den letzten beiden Jahren ist nichts dort passiert. Wir fordern weiterhin eine Schließung der Taktlücke. Ein Schwerpunkt ist auf die Verlängerung der S28 von Kaarster See nach Venlo zu legen, da hier die Einflussnahme noch möglich ist, anders als bei der S8-Verlängerung nach Odenkirchen und Wickrath über Rheydt.



Die Interessen der Anwohner der alten Trasse der S28 sind hierbei mit zu berücksichtigen, da sonst eine Realisierung nur schwer möglich sein dürfte.

Bei der Reorganisation des Busnetzes wollen wir neue Wege gehen. Gedacht ist an einen offenen Brief an die Parteien mit dem Vorschlag, von kompetenter Stelle ein neues Busverkehrsnetz entwickeln zu lassen. Über die Politik wollen wir Einfluss auf die NVV nehmen, damit die NVV einen Fahrgastbeirat schafft bzw. die Fahrgäste und Vereine wie den VCD stärker in ihre Planung mit einbezieht. Geplant ist ebenfalls, ein Grundkonzept zur Neuordnung des Busverkehrs in Mönchengladbach zu entwickeln, mit dem wir uns an die Politik und den VRR wenden wollen.

Einmal im Quartal sollen sowohl vom VCD und von PRO BAHN Politiker zu unseren Treffen eingeladen werden, um mit Ihnen Gespräche zu führen, Da-

durch soll der persönliche Kontakt zur Politik gepflegt werden, da eine direkte Diskussion mit den Entscheidungsträgern als besser erachtet wird, als ein schriftlicher Kontakt.

Die Nutzung von Facebook und Twitter sowie Posten im Internet auf den Online-Seiten der Zeitungen und das Schreiben von Leserbriefen soll von allen Mitgliedern verstärkt wahrgenommen werden, damit wir in der Öffentlichkeit und der Presse stärker wahrgenommen werden. Auf diese Weise können wir mehr Aufmerksamkeit auf die Verkehrsprobleme in unserer Stadt lenken. Zu diesem Zweck ist auch vorgesehen, die Aktiven durch E-Mails auf Zeitungsartikel zum Thema Verkehrspolitik hinzuweisen, damit sie auf die Artikel, wie oben beschrieben, zeitnah reagieren können.

Detlef Neuß

## VCD-Tour 2012

Unter dem Stichwort 'Elektromobilität' wollen wir unsere VCD-Tour 2012 durchführen. Aber anders als dieses Wort von den autolastigen Verkehrsplanern und Politikern in Deutschland missbraucht wird, wollen wir Fahrzeuge nutzen, die die Elektrizität schon seit vielen Jahrzehnten zum Antrieb nutzen. Darunter natürlich die Eisenbahn (seit 1911), Straßenbahn (seit ca 1890), O-Busse (Schwerpunkt waren die 1950er und 1960er), Stadtbahn, Schwebebahn (seit 1901), Skytrain (seit 2002).

Start ist in Mönchengladbach Hbf. um 8.10 Uhr mit der RE4. In Witten ist eine Pause von 12.40 bis 13.30 Uhr eingeplant. Die Rückkunft in Mönchengladbach ist um 17.16Uhr.

Eine detaillierte Tourenplanung steht auf der Internet-Hompage des Kreisverbandes zur Verfügung.

Bitte melden Sie sich verbindlich bis zum 14. April 2012 bei Roland Stahl oder Martin Asbeck (Adressen siehe Impressum am Ende) an. Da die Tour ausschließlich im VRR-Raum stattfindet, können vorhandene Ticket2000 genutzt werden. Bitte teilen Sie uns bei der Anmeldung mit, ob Sie eine Mitfahrgelegenheit brauchen oder ob Sie auf Ihrem Ticket2000 jemanden mitnehmen können.

Wir freuen uns auf rege Teilnahme!

Roland Stahl



## Krankenhaus ohne Anschluss

Durch den stetigen Ausbau des Franziskushaus am Rande der Stadt Mönchengladbach steigt der Verkehr auf den Straßen dorthin immer mehr. Der von der A52 kommende Verkehr muss über den Schürenweg fahren. Es gibt keine andere Anbindung. Jetzt soll eine Anbindung von der Anschlussstelle Nord parallel zurück zur Viersener Straße gebaut werden. Das ist wieder eine typische Lösung für Mönchengladbach. Es wird nur darüber nachgedacht, wie das Franziskus-Haus weit außerhalb der Stadt besser mit dem Auto erreichbar ist. Eine vernünftige Anbindung mit dem Bus wird nicht bedacht. Zwar fahren zwei Bus-Linien dort hin, doch erstens ist der Weg zwischen der Haltestelle und dem Eingang des Krankenhauses relativ weit (insbesondere für ältere Leute) und zweitens die Fahrzeit vom

Hauptbahnhof mit 15 Minuten auch nicht gerade die schnellste. Wichtig wäre ein direkter Bus Hauptbahnhof MG - Franziskushaus ohne Zwischenhalte, der auch direkt vor dem Haupteingang endet. Viele südliche Stadtteile haben seit Jahren eine gute Schnellbusanbindung zum Hauptbahnhof. Für das Stück zum Franziskushaus ist man dann aber relativ lange unterwegs. Das führt dazu, dass viele lieber direkt mit dem Auto anreisen.

Gerade in einer immer älter werdenden Gesellschaft ist ein guter ÖPNV wichtig. Und gerade wenn man sich entschließt das Krankenhaus der Stadt mit sehr vielen wichtigen medizinischen Leistungen an den äußersten Stadtrand zu legen, sollte es zumindest in einer akzeptablen Zeit mit dem Bus erreichbar sein.

Roland Stahl

## Kurz gefasst

### **Mönchengladbach Hbf.**

Innen ist nun alles vermietet. Aber auch da sieht es noch nicht wirklich wie in einem Hauptbahnhof aus. Geschweige denn von außen. Und wenn es stark regnet wird der Fußgängertunnel zur Schwimmbahn. Wasser dringt durch Undichtigkeiten ein. Das ganze ist ja auch schon über 100 Jahre alt (Eröffnung war am 25.11.1908). Zurzeit wird aber nur noch darüber diskutiert, ob wenigstens die Haupthalle einen geflüßten Fußboden bekommt, so dass nicht mehr an den Spuren die frühere Bebauung sichtbar wird.

### **SPD Ortsverein Mönchengladbach Nord**

Am 1. März war der VCD neben dem ADFC zu einer Mitgliederversammlung des SPD Ortsvereins Mönchengladbach Nord eingeladen. Auch hier ging es um das Thema mehr umweltfreundlicher Verkehr. Wie kommt Mönchengladbach von seiner absolut autoorientierten Verkehrspolitik weg. Es gab eine gute Diskussion bzgl. Maßnahmen insbesondere zur Verbesserung des Fahrradverkehrs im Bereich Hohenzollernstraße. Die SPD plant dort Gespräche mit den Bürgern.

# Termine

## Sitzungen des KV Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen:

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

28. März 2012	23. Mai 2012 Jahresversammlung
21. April 2012 <b>Tour Elektromobilität</b>	27. Juni 2012
25. April 2012	

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)

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

### Impressum:

#### **VCD-Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen**

1. Vorsitzender	Kassierer
Roland Stahl	Martin Asbeck
Myllendonker Straße 52	Dionysiusstr. 5
41065 Mönchengladbach	41239 Mönchengladbach
Tel.: 02161/650914	Tel: 02166-86398
e-Mail: <a href="mailto:grenzland@vcd.org">grenzland@vcd.org</a>	

#### Stellvertretende Vorsitzende

Ruprecht Beusch	Detlef Neuß
Hospitalstraße 10 a	Stapper Weg 94
47918 Tönisvorst	41199 Mönchengladbach
Tel./Fax: 02151/790739	Tel: 02166-10560
eMail: <a href="mailto:r.beusch@gmx.de">r.beusch@gmx.de</a>	eMail: <a href="mailto:d-i-w.neuss@t-online.de">d-i-w.neuss@t-online.de</a>

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen 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 [grenzland@vcd.org](mailto:grenzland@vcd.org)) 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.



## **Einladung zur Mitgliederversammlung**

Liebe Mitglieder,

zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

**Mittwoch, 23. Mai 2012**

**in der Gaststätte Krefelder Hof**

**Mönchengladbach, Hindenburgstraße 224**

**Beginn 19.30 Uhr**

1. Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
2. Genehmigung bez. Korrektur der Tagesordnung
3. Niederschrift über die letzte Hauptversammlung
4. Tätigkeitsberichte
  - a) Bericht des Vorstandes
  - b) Kassenbericht
  - c) Bericht der Kassenprüfer
  - d) Aussprache und Entlastung
5. Anträge
6. Vorschau auf das kommende Jahr
7. Verschiedenes

Da dieses Jahr keine Wahlen anliegen, bleibt Zeit wieder in gemütlicher Runde eine VCD-Themen zu diskutieren. Mit MG3.0 gibt es in Mönchengladbach wieder eine Aktion die evtl. eine Verkehrswende in Mönchengladbach einläuten könnte.

Für den Vorstand  
Roland Stahl