



VCD

Ausgabe 35
Juni 2012

NIERS-Info

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



Eine der Stationen auf unserer Tour ‚Elektromobilität‘

Inhalt:

Protokoll der Jahresversammlung 2012
Rheydter Kurve
Jahresbericht
Neue Fahrradboxen in Lürrip aber kein
Bus
Elektromobilität
Fahrradboxen in Anrath

Neuer Busbahnhof in Dülken
Interview mit Bürgermeister Wolfgang
Dieder
Niederrheinischer Radwandertag
Bestellung der Züge für S8
Kurz gefasst
Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
Es war eine ereignisreiche Zeit in den letzten Monaten. Auch im Bereich unseres Kreisverbandes. Neben der alljährlichen Jahresversammlung haben wir eine tolle Tour mit sehr unterschiedlichen elektrisch betriebenen Fahrzeugen unternommen. Und das ausschließlich im VRR! Es ist toll, welche breite Palette hier vorhanden ist.

Wenn dann im Dezember die neue Strecke nach Heinsberg eröffnet wird, wird der VCD KV dabei sein. Aber da muss erst einmal noch was gebaut werden. Hoffen wir, dass es nicht so kommt wie mit dem Flughafen in Berlin.

Ich wünsche allen einen schönen Sommer und eine erholsame Urlaubszeit.

Ihr Roland Stahl

Protokoll der Jahresversammlung 2012

Protokoll der Mitgliederversammlung des VCD Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen

Am 23.5.2012 in Mönchengladbach, Gaststätte Krefelder Hof

Der Vorsitzende R. Stahl begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung um 19.30 Uhr.

Er stellt die frist- und formgerechte Einladung fest und beginnt mit der Tagesordnung:

TOP 1: Wahl eines Versammlungsleiters und Protokollführers

Ruprecht Beusch wird als Versammlungsleiter vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

Detlef Neuß wird als Protokollführer vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

TOP 2: Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

TOP 3: Die Niederschrift (veröffentlicht im Niers-Info Nr 32) der letz-

ten Mitgliederversammlung wird einstimmig genehmigt.

TOP 4:

a) Tätigkeitsbericht des Vorstandes: Der Tätigkeitsbericht wird von R. Stahl vorgetragen (siehe Anlage)

b) Bericht des Kassierers und der Kassenprüfer. Der Kassierer berichtet über die Einnahmen/Ausgaben.

c) Die Kassenprüfer stellen eine ordnungsgemäße Kassenführung fest.

d) Nach kurzer Aussprache beantragt M. Seibert die Entlastung des Vorsitzenden und des Kassierers. Der Antrag wird (einstimmig, zwei Enthaltungen, Vorsitzender und einstimmig, eine Enthaltung, Kassierer) angenommen.

TOP 5: Anträge: Es liegen keine Anträge vor.

TOP 6: Vorschau auf das kommende Jahr

Es ist schwierig eine Themenliste vorzugeben. Im Moment versucht der

VCD auf aktuelle Themen zu reagieren. Die wenigen Aktiven ermöglichen keine umfangreichen Aktionen. Es soll wieder ein Ausflug organisiert werden. z.B.: eine Tagestour durch den Westerwald

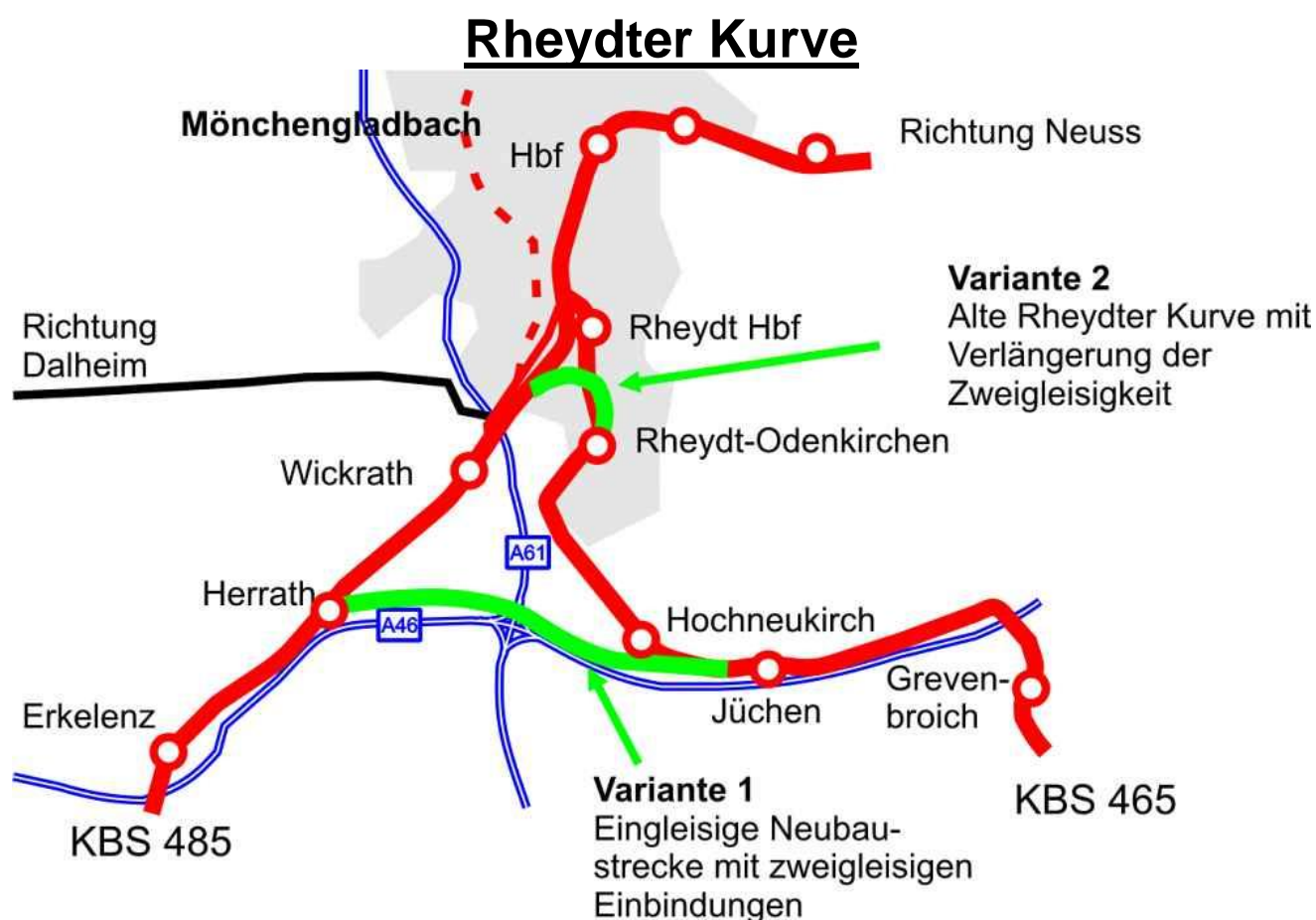
Teilnahme mit Stand am Niederrheinischen Radwandertag in Vorst?

Ruprecht Beusch und Detlef Neuß erklären ihre Bereitschaft den Stand ganztägig zu betreuen.

Spende an den Bundesverband bzw. für besondere Aktionen erfolgen nach Absprache bei den regelmäßigen Mitgliedertreffen. Die Elektromobilitätstour wird noch einmal angeboten, da einige Interessierte nicht teilnehmen konnten. Geplant wird eine Besichtigung des Werks der Siemens AG Standort Krefeld.

Ende der Versammlung um 20.25 Uhr.

TOP 7: Verschiedenes



Die DG AB plant eine sogenannte Rheydter Kurve. Dazu haben der KV und die PRO BAHN Bezirksgruppe in Mönchengladbach im März einen offenen Brief an alle Parteien in Mönchengladbach gesendet:

Wir möchten Sie auf eine Planung der DB AG in Zusammenarbeit mit dem Nahverkehr Rheinland GmbH hinweisen, die auf den Bahnverkehr in der Stadt Mönchengladbach erheblichen Einfluss haben wird.



Zur Entlastung der Strecke Aachen – Köln vom Güterverkehr ist geplant, die Güterzüge Richtung Köln über die Strecken Aachen – Mönchengladbach und Mönchengladbach – Köln zu leiten. Dazu gibt es zwei Szenarien um die beiden Strecken direkt zu verbinden.

Variante 1: eine eingleisige Neubaustrecke zwischen Herrath und Jüchen

Variante 2: Reaktivierung der im Krieg zerstörten Rheydter Kurve zwischen Rheydt-Güterbahnhof und Rheydt-Odenkirchen.

PRO BAHN und der VCD empfehlen der Stadt Mönchengladbach frühzeitig auf diese Entwicklung einzuwirken, da wir folgenden Gefahr sehen: Die Reaktivierung der Rheydter Kurve würde zum einem erheblichen Lärm in die Rheydter Innenstadt bringen und zum anderen den wichtigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Rheydt Hauptbahnhof – Rheydt-Odenkirchen verhindern.

Die Variante 1 parallel zur A46 durch wenig bebauten Gebiet halten wir aus Sicht der Stadt Mönchengladbach für die bessere Lösung.

Da es sich um ein reines Bahngüterverkehrsprojekt handelt fordern wir die Politiker der Stadt Mönchengladbach auf an diesem überregional bedeutenden und umweltfreundlichen Projekt im Sinne der Stadt mitzuwirken um die Lärmbelastung für die Bürger so gering wie möglich zu halten. Dazu erscheint die Realisierung der Variante 1 die beste Lösung.

Soweit der Brief.

Aus VCD Sicht kann diese Maßnahme nur begrüßt werden. Denn eine Entlastung der Strecke Aachen – Köln ist dringend notwendig, damit die dort fahrenden Personenzüge wieder pünktlicher unterwegs sind.

Hoffentlich wird die A46-Variante verwirklicht. Die Variante 2 würde sehr viel Lärm in die Stadt bringen. Die Grafik zeigt beide Varianten auf

Roland Stahl

Jahresbericht

Wir erreichen unsere Mitglieder hauptsächlich über das Niers-Info und seit 2009 auch über einen eigenen Internetauftritt im Rahmen des VCD. Seit der letzten Jahreshauptversammlung haben wir das Niers-Info 3 mal herausgebracht.

Zu unseren monatlichen Mitglieder-treffen im Krefelder Hof in Mönchengladbach haben wir 10 mal eingeladen.

Folgende außergewöhnliche Aktivitäten haben wir organisiert:

1. Umbenennung des Vereins in VCD KV Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen
2. Tramtour durchs Ruhrgebiet am 28.5.2011
3. Wir hatten einen Stand auf dem Niederrheinischen Radwandertag in Tönisvorst.
4. Workshop MG3.0 im Januar
5. Verkehrstreffen mit Grüne Kreis Viersen im Februar

6. Teilnahme Mitgliedersitzung bei SPD Ortsverband Mönchengladbach Nord
7. Workshop bzgl. Aktivitäten zusammen mit PRO BAHN RV Niederrhein BG6
8. Tour 2012 ‚Elektromobilität‘

9. Die Internetpräsenz unterhalb der Bundesverbandsseite wurde erweitert und aktuell gehalten. Die Pflege der Seite bedarf einiges an Aufwand und bindet viel Zeit.

Roland Stahl

Neue Fahrradboxen in Lürrip aber kein Bus



Die Grünen in Mönchengladbach haben vorgeschlagen, dass ab Bahnhof in Mönchengladbach-Lürrip abschließbare Fahrradboxen aufgebaut werden sollen. Ähnlich denen in Anrath (siehe Artikel dazu). Der VCD begrüßt diesen Vorschlag. Aber was eigentlich noch viel wichtiger wäre als Fahrradboxen wäre eine Busanbindung. Unverändert zeigt sich der zum Winterfahrplan 1980 eröffnete Bahnhof Mönchengladbach-Lürrip an der Strecke zwischen Mönchengladbach und Neuss bis heute. Im Gegensatz zum Bild von 1997 sind zumindest heute die Graffiti erheblich weniger. Was sich aber in den 32 Jahren nicht geändert hat: Der Bahnhof hat keine Anbindung an das Busnetz in Mönchengladbach. Zumindest keine brauchbare. Es existiert zwar eine Haltstelle der Linie 031 in der Nähe

aber die fährt nur stündlich und parallel zur S-Bahn. Was der Bahnhof aber bräuchte, wäre eine Nord/Süd-Anbindung in Richtung Bungt – Bonnenbroich - Giesenkirchen und Richtung Neuwerk – Bettrath. Eine Buslinie ‚018‘ (mit der 18 zur S8) würde einen großen Teil der Stadt direkt mit dem Bahnhof Lürrip verbinden und damit den Hauptbahnhof entlasten. Es ist vollkommen unverständlich, warum die Stadtwerke/NVV/NEW bis heute nicht in der Lage sind diesen Bahnhof an das städtische Busnetz anzuschließen. Auch an der lokalen Politik kann nur gezweifelt werden, da sie die Möglichkeiten der Station ignoriert. Hier zeigt sich wieder die totale Inkompetenz der Verantwortlichen (NEW und Politik) in Mönchengladbach bezüglich des ÖPNV. Gladbach hat nicht umsonst so ein schlechtes und über-
teuertes Busnetz. Eine Linie ‚018‘ würde auch eine schnelle tangential Verbindung innerhalb des Stadtbezirkes Ost ermöglichen. Aber da so eine Buslinie, im Gegensatz zur Straße, Geld kostet, scheut man sich vor den Ausgaben.

Roland Stahl

Elektromobilität

Um es mit einem Satz zusammenzufassen: Es war eine tolle Tour!

Mit acht Personen sind wir am 21.4.12 mit ganz vielen verschiedenen elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch den VRR gefahren. Streng genommen war nur ein Fahrzeug doppelt. Ansonsten waren es gleiche Zugattungen aber immer verschiedene Fahrzeugtypen. Obwohl der Fahrplan von den Anschlüssen teilweise eine Herausforderung war, so klappte es doch nahtlos.

Auch das Wetter spielte soweit mit, dass es immer dann heftig regnete, wenn wir im Trockenen saßen. Alle Teilnehmer waren sich nach der pünktlichen Rückkehr in Mönchengladbach einig, dass im VRR eine

tolle Vielfalt an elektrisch betriebenen ÖPNV herrscht und dass für Elektromobilität nicht auf das Auto gewartet werden muss. Insbesondere der O-Bus in Solingen wurde von allen als wesentlich angenehmer empfunden als die Dieselsebusse hier in Mönchengladbach. In Solingen-Burg musste der Bus am Ende eine kurze Strecke mit dem Hilfsdieselmotor zurücklegen. Hier merkte man den Unterschied in der Laufruhe besonders stark.

Wer diese Tour auch durchführen möchte: Im Internet steht der Fahrplan zum Herunterladen bereit.

Im Folgenden noch ein paar Bilder von der Tour.

Roland Stahl



Unser Fahrzeug für die erste O-Bus-Etappe



Die Schwebbahn bietet eine gute Aussicht



Skytrain: Eine moderne Schwebbahn



Auf zur Etappe von Hagen nach Essen

Fahrradboxen in Anrath



Am 18. April sind am Bahnhof Anrath 40 neue Fahrradboxen in Betrieb gegangen. Als ‚Radhaus‘ bezeichnet sind diese ein echter Gewinn für Fahrgäste die Rad und Bahn kombinieren. Für eine Kautions von 20€ und einem jährlichen Bearbeitungsgebühr von 5€ können diese Boxen angemietet werden. Die Nutzung wird überwacht, da der Bedarf hoch ist und die Boxen optimal genutzt werden. Jede Nutzung einer Box wird regist-

riert und einmal im Jahr erfolgt eine Prüfung, ob der Nutzer weiterhin seine zugewiesene Box weiter behalten darf. Somit wird sicher gestellt, dass die hohen Investitionskosten von 550.000€ auch optimal genutzt werden. 320.000€ wurden vom VRR getragen. 200.000€ trägt die Stadt Willich. Aus Sicht des VCD ist das eine sehr gute Investition, da gerade am Bahnhof Anrath Beschädigungen und Diebstähle von Fahrrädern ein Dauerthema sind. Nun stehen 90 Fahrradboxen insgesamt zur Verfügung. 50 aus dem Jahre 2003 und diese 40. Nebenbei wurde auch ein teilweise überdachtes Rondell errichtet, so dass wartende Fahrgäste auch ein gewisser Wetterschutz geboten wird.

Roland Stahl

Neuer Busbahnhof in Dülken

Ein neuer Busbahnhof soll in Viersen-Dülken die bisherigen Haltestellen ‚Mariensäule‘ und ‚Bücklerstraße‘ ersetzen. Ein bisher ungenutztes Are-

al an der Melscherstiege wird im Zentrum Dülkens eine gute Verknüpfung der Buslinien bieten. Während der innerstädtische ÖPNV damit eine



erhebliche Aufwertung erhält, wird leider wird der Weg zum Bahnhof Dülken damit aber noch weiter. Eine Busanbindung des Bahnhofs fehlt bis heute. Am 26. März war Start der Baumaßnahme. Für 750.000€ wird der zentrale Umsteigepunkt bis November 2012 fertig gestellt. 85% der

Kosten tragen der VRR und das Land. Somit wird auch Dülken als letzter Stadtteil Viersens einen zentralen Umsteigepunkt erhalten. In Zukunft soll auch eine Ansiedlung von Geschäften den Platz weiter aufwerten. Dies kann nur begrüßt werden.

Roland Stahl

Interview mit Bürgermeister Wolfgang Dieder

„Der Wunsch der Bürger, der Industrie und der Verkehrsträger ist mit viel Ausdauer und Energie immer wieder vorgetragen worden und hat somit letztlich zu Erfolg geführt.“

Fragebogen-Interview mit dem Heinsberger Bürgermeister Wolfgang Dieder zum Thema Standortchancen bei reaktivierten Eisenbahnstrecken: Dieses Interview entstand im Rahmen einer studentischen Ausarbeitung.

M. Bienick: Welche Standortchancen gehen aus Ihrer Sicht von reaktivierten Eisenbahnstrecken aus? Inwieweit beurteilen Sie Reaktivierungsprojekte als wichtigen zukünftigen Standortfaktor, bzw. Faktor für die Zukunftsfähigkeit einer Stadt, bzw. Gemeinde?

Bürgermeister W. Dieder: Der direkte SPNV Anschluss einer Kommune stellt für Pendler- und Freizeitverkehr gleichermaßen ein attraktives Angebot dar.

Transport über die Schiene ist auch im Gewerbe- und Industriebereich zunehmend ein Thema. Es wird immer mehr versucht, Verkehre auf den kostengünstigsten und umweltverträglichsten Transportweg zu verla-

gern. Insofern ist eine Eisenbahnstrecke, die unmittelbar an einem Gewerbegebiet vorbeiführt oder gar einen bestehenden Gleisanschluss in dieses hinein anbietet, ein positiver Standortfaktor.

Die „Wahl“ des Firmen- oder Wohnstandortes wird somit positiv beeinflusst, da sowohl Transportwege für die Industrie als auch Arbeitswege für Pendler oder Freizeitfahrten mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden können.

M. Bienick: Welche positiven Impulse können aus Ihrer Sicht durch die Reaktivierung der Heinsberger Bahn mit direkter Durchbindung nach Aachen auf kommunaler Ebene ausgelöst werden? Insbesondere im Hinblick auf die Aspekte Umwelt- und Lebensqualität, Urbanität, Arbeitsmarkt und kommunale Finanzen (Steuereinnahmen)?

Bürgermeister W. Dieder: Ein positiver Effekt kann sicherlich die Verlagerung von Individualverkehren hin zum öffentlichen Personennahverkehr sein, der darüber hinaus oftmals auch die Fahrzeiten von City zu City verkürzt (ganz abgesehen von der Vermeidung unnötigen Stresses).

Die Urbanität einer Stadt bestimmt sich ganz entscheidend über ihre Aufenthaltsqualität, also der Verweildauer in ihr. Es muss somit Ziel der Kommune sein, ihre Bürger „aufzunehmen“ und ihre Bedürfnisse als Versorgungs- und Freizeitzentrum sicherzustellen.

Der Gewinn für eine Stadt mit reaktiviertem Bahnanschluss besteht darin, dass der Transport von und zur Arbeit schnell und sicher erfolgen kann. Für den Arbeitsmarkt und den einzelnen in seiner speziellen Situation ergibt sich durch den Bahnanschluss seiner Kommune eine deutlich größere Flexibilität, da Wegezeiten und Kosten oft durch die Nutzung der Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs verringert werden können. Gelingt es der Kommune, seine Bürger durch ihre Urbanität am Ort zu halten, so gewinnt sie gleichzeitig auch an Kaufkraft, da ein auswärts erzieltetes Einkommen in der Heimatkommune (Zuhause) investiert wird.

M. Bienick: Was ist (bzw. war) Ihrer Ansicht nach das „Erfolgsrezept“ beim Reaktivierungsprojekt Heinsberger Bahn?

Bürgermeister W. Dieder: Beharrlichkeit, um es auf ein Wort zu reduzieren.

Bereits Ende der 90er Jahre wurde über die Reaktivierung der Bahnstrecke Lindern – Heinsberg immer wieder gesprochen und das Projekt als Zukunftsmodell angedacht. Im Jahre 2002 betrachtete ein Gutachten die Reaktivierung der Bahnlinie und traf Aussagen zu deren Nutzungskriterien und –frequenzen. Der Entwurf des Nahverkehrsplans für den AVV aus

dem Jahre 2005 nennt die Reaktivierung der Strecke nach Heinsberg unter der Rubrik „Zielkonzept Infrastruktur 2008“ als Reaktivierungsmaßnahme.

Aus den vorgenannten Zeitabläufen und Untersuchungen ist zu erkennen, dass die Reaktivierung einer Bahnlinie mit erheblichen zeitlichen und planerischen Vorläufen behaftet ist, um den ersten Schritt, Einbringung und Verankerung der Maßnahme in den übergeordneten Verkehrsweegeplänen, zu realisieren. Es ist somit konsequentes und auch langfristig zielgerichtetes Handeln erforderlich, um eine solche Maßnahme letztlich umzusetzen.

Ein breiter Konsens aller Beteiligten bei der Etablierung einer Reaktivierungsmaßnahme in den entsprechenden Programmen ist dabei sehr hilfreich.

M. Bienick: Welche Hinderungsgründe könnte es bei Reaktivierungen geben? Welche Interessen könnten gegen Reaktivierungen sprechen?

Bürgermeister W. Dieder: Persönliche Interessen einzelner Anlieger, die den Verkehr auf der reaktivierten Strecke als Beeinträchtigung ansehen, können sich hinderlich auswirken.

Eine Reaktivierungsmaßnahme ist gegen die Öffentlichkeit und die Anlieger nicht durchzuführen, somit ist eine frühe und offene Beteiligung der Bürger eine Grundvoraussetzung für die Akzeptanz der Reaktivierung.

Wir danken herzlich für das aufschlussreiche Interview.

Niederrheinischer Radwandertag

Wir möchten auf den am 1. Juli 2012 stattfindenden Niederrheinischen Radwandertag hinweisen und zur Teilnahme ermutigen. Das Fahrrad ist in der Kombination der verschiedenen Aspekte wie Umweltfreundlichkeit, Wendigkeit, Gesundheit, Schnelligkeit, Erlebnismöglichkeit, etc. das optimale Verkehrsmittel und

müsste vom VCD erfunden werden, wenn es nicht bereits existierte.

Der Vorstand wird auch in diesem Jahr mit einem Informationsstand in Tönisvorst am Sitz der Aktion Medeor im Ortsteil Vorst für den VCD und das Fahrradfahren werben und hofft viele Teilnehmer begrüßen zu können.

Bestellung der Züge für S8



Bild-Quelle: Alstom

Wie im letzten Niers-Info schon geschrieben hat es sich mittlerweile bestätigt, dass Alstom Transport 28 elektrische Triebzüge für die Deutsche Bahn Regio NRW GmbH in Nordrhein-Westfalen liefert. Der Auftragswert beläuft sich auf rund 140 Millionen Euro.

Auf den Linien S5 und S8 werden erstmals S-Bahn Züge mit behindertengerechten Toiletten fahren. Die Fahrzeuge sind speziell für bewegungseingeschränkte und sehbehinderte Personen modifiziert. Mit akustischen Signalen, Haltestangen, Hinweisschilder und Beleuchtung soll die

Orientierung vereinfacht werden. Da die Züge ca 25 Jahre im Einsatz sein werden, ist so etwas in einer alternativen Gesellschaft sehr wichtig! Zudem sind die Züge mit einer Videoüberwachung zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste ausgestattet. Sie verfügen über Mehrzweckbereiche mit Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen. Der Zug hat eine Bodenhöhe von 80cm über Schienenoberkante und passt damit an die 76cm Bahnsteige. Leider sind auf der S8 aber auch viele Bahnsteige mit 1m Höhe vorhanden. In Zukunft sollen im VRR aber alle Bahnsteige auf 80cm gebracht werden. Durch die Verlagerung der Antriebsausrüstung auf das Dach kann eine geräumige Innenausstattung mit einem breiten Mittelgang für bequemes, leises und damit besonders komfortables Reisen realisiert werden. Fahrbare Schiebetritte werden künftig den Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug verschließen.

Die Züge erreichen im Einsatz Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h und besitzen ein sehr gutes Beschleunigungsvermögen. Sie verfügen über 170 Sitz- und 173 Stehplätze und können mit Doppel- und Dreifachtraktion betrieben werden. Wobei eine Dreifachtraktion bei den vorhandenen Bahnsteiglängen in NRW nicht

geht, da der Zug zu lang ist. Hier macht sich wieder die Sparausführung der S-Bahn in NRW bemerkbar. Leider wurde in der Vergangenheit die S-Bahn nicht mit dem hohen Standard gebaut wie in anderen Ballungszentren.

Roland Stahl/Alstom

Kurz gefasst

Bahnhof Odenkirchen abgerissen

Das alte Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Odenkirchen wurde bereits abgerissen, jetzt wird mit dem Bau des geplanten Park-and-Ride-Platzes begonnen. Das Gelände wirkt, obwohl noch im Baustellenszustand, offener und weniger heruntergekommen als vorher. Fahrradboxen und eine bessere Busanbindung sollen folgen. Bleibt zu hoffen, dass auch die Bahnsteige irgendwann einmal angehoben werden, damit der Einstieg einfacher wird. Leider wird diese notwendige Maßnahme zurzeit noch durch das unter Denkmalschutz stehende Dach verhindert. Gegen den Abriss des Daches sträubt sich vor allem der Odenkirchener Heimatverein, der den Fahrgästen damit einen Bärendienst erweist.

Ausschreibung Niederrheinnetz

Der VRR hat mit der Ausschreibung des sogenannten Niederrheinnetzes begonnen. Betroffen davon sind die Strecken der Linie RB33 (Mönchengladbach-Wesel) und RB35 (Düsseldorf - Emmerich). Ab Dezember 2016 soll der Vertrag bis 2028 laufen. Bei der RB33 wird

zurzeit wird eventuell sogar eine Verlängerung bis Bocholt überlegt. Dazu müsste die Strecke Wesel - Bocholt aber elektrifiziert werden. Die Chancen dafür stehen nicht schlecht.

Und die RB35 soll bis Arnheim in die Niederlande verlängert werden. Das ist eine längst überfällige Maßnahme! Nirgendwo entlang der deutschen Grenze gibt es so schlechte Verbindungen ins Nachbarland wie zwischen Mönchengladbach und Emmerich.

Start Ausbau Lindern - Heinsberg

Im Juni beginnt der Ausbau der Strecke Lindern – Heinsberg. Die geplante Eröffnung ist am 9.12.2012. Das Niers-Info wird in einer der nächsten Ausgaben ausführlich über den Ausbau und den Fahrplan berichten.

Besser E-Radkaufen

Unter diesem Titel bietet der VCD eine Kaufberatung für Elektrofahrräder an. Seit Februar 2012 wird das Angebot des VCD im Internet unter www.e-radkaufen.de bereichert.



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.

27. Juni 2012
25. Juli 2012
22. August 2012

26. September 2012
24. Oktober 2012
28. November 2012

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

Internet: www.vcd.org/vorort/moenchengladbach

E-Mail: grenzland@vcd.org

Impressum:

VCD-Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen

1. Vorsitzender
Roland Stahl
Myllendonker Straße 52
41065 Mönchengladbach
Tel.: 02161/650914
e-Mail: 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

Detlef Neuß
Stapper Weg 94
41199 Mönchengladbach
Tel: 02166-10560
eMail: d-i-w.neuss@t-online.de

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 2-3 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) 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 zum Herunterladen bereit.