



NIERS-Info

VCD

Ausgabe 38
September 2013

Informationen für den VCD Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen



Unser Stand auf dem 22. Niederrheinischen Radwandertag in Vorst

Inhalt:

Protokoll der Jahresversammlung 2013
Jahresbericht
Weiter Ärger mit der RE 10 Kleve –
Düsseldorf
Niederrheinischer Radwandertag 2013
VRR: Änderungen ab 2014

Mönchengladbach auf dem Weg zur
Großstadt?
Aktionsbündnis Verkehrswende in MG
Kurz gefasst
Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
Der VCD ist im Aktionsbündnis Verkehrswende Mönchengladbach sehr aktiv. Nachdem nun ein Positionspapier erstellt wurde (siehe Artikel dazu), soll im Oktober eine öffentliche Vorstellung mit einer Podiumsdiskussion verbunden werden. Siehe entsprechenden Artikel. Für diese Ausgabe habe ich zwei Artikel von Nicht-VCD-Mitgliedern erhalten. Einmal einen umfangreichen Artikel

über die geplanten Änderungen am VRR-Tarif sowie einen Artikel über die leidlichen Probleme des RE10. Beiden Autoren danke ich dafür ganz herzlich. Da dies wohl das letzte Heft für 2013 sein wird, möchte ich schon jetzt allen Lesern eine geruhsame Weihnachtszeit sowie alles Gute für 1014 wünschen.
Ihr Roland Stahl

Protokoll der Jahresversammlung 2013

Protokoll der Mitgliederversammlung des VCD Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen Am 22.5.2013 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. 35) der letzten 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 D. Neuß die Entlastung des Vorsitzenden und des Kassierer: jeweils einstimmig (mit zwei Enthaltungen) angenommen.

TOP 5: Wahlen zum Vorstand

Ruprecht Beusch wird zum Wahlleiter gewählt. Er leitet diesen Tagesordnungspunkt.

Antrag auf Wahl per Handzeichen durch Detlef Neuß. Einstimmig angenommen.

a) 1. Vorsitzender: Vorschlag: Roland Stahl

Roland Stahl wird einstimmig (1 Enthaltung) gewählt, er nimmt das Amt an.

b) Stellvertretende Vorsitzende:

D. Neuß schlägt R. Beusch vor. Er ist zur Kandidatur bereit.

R. Beusch schlägt D. Neuß vor. Er ist zur Kandidatur bereit.

Ruprecht Beusch wird einstimmig (1 Enthaltung) gewählt, er nimmt das Amt an.

Detlef. Neuß wird einstimmig (1 Enthaltung) gewählt, er nimmt das Amt an.

c) Finanzverwalter: M. Seibert schlägt Martin Asbeck vor. Er ist zur Kandidatur bereit. Martin Asbeck wird einstimmig gewählt, er nimmt das Amt an.

d) Für das Amt der Kassenprüfer werden schlägt M. Asbeck: Michael Seibert und Leopold Korger.

Beide sind zur Kandidatur bereit, werden einstimmig (jeweils 1 Enthaltung) gewählt und nehmen das Amt an.

e) R. Beusch schlägt Roland Stahl als Delegierten für die Landesdelegiertenkonferenz vor. R. Stahl schlägt M. Asbeck als Stellvertreter vor. Beide sind zur Kandidatur bereit, werden einstimmig (bei jeweils 1 Enthaltung) gewählt und nehmen das Amt an.

TOP 5: Anträge:

Auf Antrag von L. Korger beschließt die Jahresversammlung einstimmig die Übernahme der Getränkekosten für die Zeit der Jahresversammlung geltend ab nächstem Jahr.

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 ist geplant einen Ausflug zu machen, Vorschläge werden gerne entgegengenommen.

TOP 7: Verschiedenes

Allgemeines Gespräch über Fernbusse. Das Thema soll auch über das Niers-Info zur Diskussion gestellt werden.

Ende der Versammlung um 20.50 Uhr.

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 Mitgliedertreffen im Krefelder Hof in Mönchengladbach haben wir 10 mal eingeladen.

Folgende außergewöhnliche Aktivitäten haben wir organisiert:

1. Verkehrstreffen mit Grüne Kreis Viersen im Juli
2. 21.6.12 Treffen mit Herrn Clages
3. Verkehrsgespräche mit den politischen Parteien in Mönchengladbach zusammen mit PRO BAHN RV Niederrhein BG6 am 18.9.2012
4. Gespräch mit dem Nahverkehrsbeauftragten der Stadt Mönchengladbach Herrn Postelmann am 26.9.12
5. Treffen mit Herrn Clages am 4.10.12 zwecks Nachbereitung Verkehrsgespräch 18.9.12.
6. Verkehrstreffen mit Grüne Kreis Viersen im Oktober.
7. Vorbereitungstreffen Verkehrswende in Mönchengladbach bei Grünen Mönchengladbach
8. 30.1.2013: Auftaktveranstaltung Aktionsbündnis Verkehrswende Mönchengladbach
9. 5.3.2013; 9.4.2013: Treffen Aktionsbündnis Verkehrswende Mönchengladbach
10. 18.4.2013: RE10-Probleme. Runder Tisch der SPD in Kempen



11. Die Internetpräsenz unterhalb der Bundesverbandsseite wurde erweitert und aktuell gehalten. Die Pfl-

ge der Seite bedarf einiges an Aufwand und bindet viel Zeit.

Weiter Ärger mit der RE 10 Kleve – Düsseldorf

Schon seit Übernahme der Bahnstrecke der DB Regio von Nordwestbahn (NWB) hagelt es Kritik von allen Seiten.

Die Euphorie der Berufspendler verflog schon wenige Tage nach Betriebsübernahme der NWB.

Es zeigte sich, dass die Kritik des Fahrgastverband Pro Bahn an die Ausschreibung der RE10 noch übertroffen wurde. Die Ausschreibung des VRR in Bezug auf Fahrgastzahlen und Verkehrsaufkommen waren völlig falsch berechnet und auch die eingesetzten Wagen entsprachen nicht den Anforderungen, da es viel Fahrgäste mit Ziel Flughafen Düsseldorf oder Weeze keine Möglichkeit ergibt, Gepäckstücke in die schon überfüllten „LINT“ – Triebzüge zu verstauen. Ebenso wurden die Ausweitung des VRR und die weiter steigende Fahrgastzahlen nicht berücksichtigt.

Wenige Monate nach Übernahme von DB Regio durch die NWB kam es zum ersten Mal zu einem Polizeieinsatz am Bahnsteig Kempen.

Aufgebrachte Berufspendler die zum wiederholten Mal wegen Überfüllung nicht in den Zug Einlass fanden, machten lautstark ihren Unmut beim Zugpersonal kund, welches um seine Sicherheit fürchtete und die Polizei zum Schutz herbei rief.

Der VRR stellte schon damals in einer Podiumsdiskussion des Fahrgastverband Pro Bahn in Kempen dar, dass im Durchschnitt das Platzangebot ausreichen sollte.

Das dieses aber in der Spitzenzeit nicht ausreicht, wurde vom VRR nicht erkannt.

Ein weitere negativer Höhepunkt ereignete sich dann Anfang April 2013, als die Polizei eine Reisegruppe von 80 Senioren aus dem Zug entfernen musste, da der Zug wie so oft hoffnungslos überfüllt war. Diesmal berichtete sogar das Lokalfernsehen über die die Missstände auf der Bahnstrecke.

Am 18. April führte die SPD Kempen aus aktuellen Anlass einen gut besuchten Bürgertreff durch zum Thema „Gut Fahrt in vollen Zügen“ durch.

Neben den Bundestagskandidaten der SPD und Grüne waren auch Detlef Neuß vom Fahrgastverband Pro Bahn und Roland Stahl vom VCD sowie die Regionale Presse anwesend, welche ausführlich und sachlich über die Veranstaltung berichteten.

Auf der Internetseite des SPD Bundestagskandidaten Schiefner wurde ein Kummerkasten eingerichtet, wo betroffene Fahrgäste ihre Reklamationen einstellen konnten, da der VRR die Ausmaße der Unregelmäßigkeiten offenbar nicht bekannt war.

Viele betroffene Fahrgäste machten auf dieser Seite Notizen, welche dem VRR Aufsichtsrat vorgelegt wurden.

In einer Ratssitzung der Stadt Kempen wurde der Bürgermeister Rübo aufgefordert, die Situation in den entsprechenden Gremien des VRR und VKV (Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen) darzustellen und dass schnellst mögli-

che Abhilfe, sowie ein „Runder Tisch“ mit NWB, VRR, VKV, Politik und Vertretern von Fahrgast- und Umweltverbänden stattfinden soll um Lösungen für die Situation zu finden.

Ebenso wurde von der SPD Kempen ein Antrag gestellt, ein entsprechendes nachhaltiges Nahverkehrskonzept für den Kreis Viersen auf den Weg zu bringen, welche den Bedürfnissen der stetig wachsenden ÖPNV Pendler gerecht wird.

In einem ersten Krisengespräch beim VRR in Essen musste lt. Pressebericht die NWB zugeben, dass neben Wagenmaterial auch Betriebspersonal keine Reserven aufweist und es beim Störfall sowie Personalausfall auch zu Zugausfällen kommt.

Die NWB reklamierte, dass die Deutsche Bahn Informationen über Zugverspätungen und Ausfälle an den Bahnhöfen nicht an die Fahrgäste kommuniziert und auch das Streckennetz erhebliche Mängel aufweisen würde.

Nicht erwähnt wurde aber, dass die NWB auf ihrer eigenen Internetseite sowie der Internetseite des VRR ihre Verspätungsmeldungen darstellt, welche bedauerlicher Weise nicht immer den Tatbestand entspricht.

Ebenso wurde nicht erwähnt, dass Dienstleistungen Dritter bei DB Station&Service gebührenpflichtig sind und

die NWB diesen Service nicht in Anspruch nehmen möchte.

Lösung nicht in Sicht!

Die Maßnahmen des VRR und NWB mit Einführung der Verstärkerfahrten zwischen Kempen und Krefeld in den Morgenstunden haben nicht zur Linderung der angespannten Situation geführt, zumal die meisten Fahrgäste weiter nach Düsseldorf fahren.

Auf Grund der Haushaltslage und fehlender Fahrzeuge ist es in absehbarer Zeit nicht zu erkennen, ob und wann sich die Situation entspannt.

Hier ist ausdrücklich die Politik und nicht das Unternehmen NWB in der Pflicht!

Im Zuge einer möglichen Reaktivierung der Strecke Kleve-Nijmegen sowie der stetig wachsenden Fahrgastzahlen ist es unumgänglich die Strecke langfristig entsprechend durchgehend zu elektrifizieren um entsprechend modernes Fahrzeugmaterial wie z.B. Doppelstocktriebzüge einzusetzen.

Doch ob Bundes- und Landespolitik ernsthaftes Interesse daran haben, jenseits des Ballungsraum Rhein-Ruhr Schieneninfrastruktur zu fördern ist mehr als fraglich, was der ländlichen Region im Zuge des demografischen Wandels deutlich schaden wird.

Klaus Hegmanns SPD Ortsverein Kempen. Vielen Dank für den Beitrag!

Niederrheinischer Radwandertag 2013

Am 7.7.2013 fand der 22. Niederrheinischer Radwandertag statt. Ich wollte mit meiner Frau und einer befreundeten Familie eine Tour aus dem reichhaltigen Angebot fahren. Es gab 63 verschiedenen Touren mit Strecken zwischen 20

und knapp 70 km Länge. Da fiel die Auswahl recht schwer.

Wir legten zwei Auswahlkriterien fest:

1. Start und Ziel sollten so nah bei unserem Wohnort MG-Giesenkirchen liegen, dass die



Anreise mit dem Fahrrad gut bewältigt werden konnte.

2. Die Tour selber sollte maximal 30 km lang sein, da wir erst mittags starten konnten.

So fiel unsere Wahl auf die Tour 51. Das Programmheft beschreibt die Route mit Start in MG-Neuwerk und den Stationen Willich und Korschenbroich. Die Länge ist mit 27,8 km angegeben.

Alle Touren am Niederrheinischen Radwandertag sind so aufgebaut, dass man an jeder Station der Route starten kann. Außerdem kann man auch immer verschiedene Routen verknüpfen.

Wir wählten als Startstation Korschenbroich, da es nur ca. 4 km von unserem Wohnort entfernt ist.

In Korschenbroich war mächtig viel Betrieb. Buden, Stände, Musik. In einer Pressemitteilung der Stadt Korschenbroich ist nachzulesen, dass am Niederrheinischen Radwandertag 349 Radler ihre Tour in Korschenbroich gestartet haben und weitere 630 Radler sich auf einer Tour in Korschenbroich eine Stempelintragung machen ließen.

Von Korschenbroich starteten wir in Richtung Mönchengladbach Neuwerk, Peter Schumacher Platz.

Den Einstieg in die Route zu finden war kein Problem, da innerhalb des Ortes alles gut ausgeschildert bzw. markiert war. Nach ca. 2 km waren wir in Neersbroich allerdings auf die Routenbeschreibung angewiesen. An einer Abzweigung fehlte die Markierung, so glaubten wir zunächst. Dann entdeckten wir einen kleinen blauen Pfeil, fast schon hinter dem Abzweig. Hier haben nicht nur wir, sondern auch andere Radler Schwierigkeiten gehabt. Danach führte uns die Strecke mit guten Markierungen nach Neuwerk. Die Strecke ver-

lief häufig durch bebaute Gebiete, landschaftlich war sie also nicht so schön. Aber wir konnten viele schöne Bereiche von Mönchengladbach entdecken, die man normalerweise gar nicht wahrnimmt.

An der Station in Neuwerk spielte eine Band, es war gute Musik. Leider war wenig los, eine Station in der Stadt oder besser gesagt im Stadtteil einer Großstadt ist offensichtlich wenig attraktiv.

Von Neuwerk aus führte uns die Tour nach Neersen, jetzt konnten wir die Landschaft genießen. In Neersen lag die Station wunderschön im Schlosspark. Getränke und Kuchen oder Würstchen wurden angeboten, dazu Live-Musik. Alles ließ sich im Schatten der Bäume des Schlossparks genießen.

Die letzte Etappe führte uns dann zurück nach Korschenbroich. Wir fuhren einen weiten Bogen um den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Die Strecke war gut markiert und landschaftlich schön. So kamen wir nach knapp 30 km wieder in Korschenbroich an.

Wenn man an drei Stationen des Niederrheinischen Radwandertags einen Stempel in die Starterkarte hat machen lassen, kann man an einer Verlosung teilnehmen. Deshalb fühlten wir die Starterkarte noch mit unserer Adresse aus und vertrauten sie der Lostrommel an.

Zurück in MG Giesenkirchen hatten wir laut Tacho eine Strecke von 40 km geradelt. Unser Fazit zum Niederrheinischen Radwandertag lautete mal wieder: prima gemacht von den Veranstaltern. Schöne Strecken, Stationen mit viel Betrieb oder ruhig und beschaulich, alles gut organisiert. Man kann allen Organisatoren und Helfern nur immer wieder für ihren Einsatz danken.

Martin Asbeck

Der 220. Niederrheinische Radwander- tag fand am 7. Juli 2013 statt. Der VCD-Kreisverband Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen hatte dieses Jahr wieder seinen Stand in Tönisvorst Ortsteil Vorst. Dies ist ein idealer Standort für uns. Wir haben viele interessante

Gespräche geführt und konnten dabei über die Aktivitäten und Anliegen des VCD informieren. Auch unser Stand lag sehr günstig direkt am Eingang, so dass jeder an uns vorbei musste. Hier ein paar Bilder.



VRR: Änderungen ab 2014

Auch im nächsten Jahr gibt es Änderungen im VRR-Ticketsortiment. Eine größere Reform soll es dann aber erst im übernächsten Jahr geben. Die Preise werden durchschnittlich um 3,3 Prozentpunkte angehoben.

TagesTickets und GruppenTickets

Bei den VRR-Tages- und GruppenTickets wird die QdL-Systematik einge-

führt. Das Quer-durchs-Land-Ticket wird derzeit für 44 Euro für eine Person angeboten. Für jede weitere Person bis maximal fünf Personen kommen je sechs Euro hinzu. Die Preishöhe der künftigen „Mehrpersonen-Tickets“ im VRR können Sie der folgenden Tabelle entnehmen:



	A	B	C	D & E	NRW2014*
2 Personen	9,50	16,50	26,00	30,50	41,00
3 Personen	12,50	20,00	30,00	35,00	
4 Personen	15,50	23,50	34,00	39,50	
5 Personen	19,50	27,00	38,00	44,00	
GT2013**	13,00	19,40	32,00	38,00	39,50

* SchönerTagTicketNRW 5 Personen (gilt mo-fr erst ab 9 Uhr, die VRR-Tickets ganztätig)

** Gruppenticketspreise VRR im Jahr 2013 zum Vergleich

Der genaue Namen der Tickets steht noch nicht fest. Für Fahrten mit zwei Personen oder drei Personen (außer Preisstufen B & C) wird es günstiger, für größere Gruppen dagegen teurer als bisher.

E-Ticket & 7-Tage-Ticket-Comeback

Bis 2016 möchte der VRR die Hälfte aller Tickets im Barsortiment als E-Ticket (Web & Handy-Ticket) verkaufen.

Dazu wird als E-Ticket zukünftig ein 10erTicket aller Preisstufen angeboten, welches deutlich attraktiver ist, als die bisherigen 4erTickets (bis dato etwa 10% Ersparnis). Für das kommende Jahr sollen knapp 10 Prozent aller Tickets des Barsortiments über diesen Verbreitungsweg verkauft werden. Die folgende Tabelle soll die künftigen Preise insgesamt und pro Fahrt aufzeigen:

	EinzelTicket	4erTicket	10er E-Ticket
A	2,50	9,40 (2,35)	22,00 (2,20)
B	5,30	18,90 (4,725)	44,00 (4,40)
C	11,00	38,60 (9,65)	88,00 (8,80)
D	13,10	45,50 (11,375)	100,00 (10,00)
E	16,50	58,60 (14,65)	133,00 (13,30)

In Klammern die fiktiven Preise pro Fahrt

Um zusätzlich diesen Verbreitungsweg anzukurbeln, soll ab 2014 das 7-Tage-Ticket sein Comeback im Barsortiment geben, aber halt nur elektronisch. Derzeit wird das 7-Tage-Ticket nur im Tarifraum Unterer Niederrhein in den Preisstufen A und B angeboten. Die 7-Tages-Tickets wird es ab 2014 zu folgenden Konditionen angeboten:

- A1: 20,70 EUR / A2: 24,80 EUR
- B: 37,10 EUR
- C: 48,60 EUR
- D: 56,80 EUR
- E: 85,70 EUR

Monatsaufschlag für die 1. Klasse

Derzeit kostet der Monatsaufschlag für die 1.Klasse in allen Preisstufen 50,10 EUR (im Abo 43,42 EUR). Dieser Aufpreis soll in einem Nahbereich (Preisstufen A/B) und Fernbereich (Preisstufen C/D/E) gesplittet werden. Dabei wird der Preis im Nahbereich um 7-8 % gesenkt werden und im Fernbereich um 15 % angehoben werden.

Fazit

Beim „Mehrpersonen-Ticket“ können die Meinungen schon auseinander gehen. Natürlich ist es fairer, dass zwei Personen günstiger reisen als eine Gruppe

mit fünf Personen. Aber gerade im Nahbereich werden die Preise für fünf Personen recht happig. Auf langen Strecken dagegen, ist das neue Modell zu begrüßen. Beim E-Ticket dürften dagegen die Meinungen am deutlichsten auseinander gehen. Hier werden Bevölkerungsgruppen vom neuen Angebot faktisch ausgesperrt, die sich mit technischen Dingen wie dem Internet oder Handy-Ticket nicht beschäftigen können beziehungsweise einfach auch nicht wollen. Andersrum gesehen, sieht der VRR nicht nur Einnahmen sondern auch seine Ausgaben. Unter Ausgaben fallen

auch erhebliche Vertriebskosten. Und diese sind beim E-Ticketing äußerst gering, im Gegensatz zum Automaten (durch Wartung) oder im personengebunden Verkauf. Zudem spricht man hier die Fahrgäste von morgen an, die so genannte Facebook-Generation, die die Hardware-Voraussetzungen heutzutage schon mitbringen. Die Handy-Ticket-App gibt es gratis im AppStore dazu.

Mit freundlicher Genehmigung von David van der Grinten. Pro Bahn Niederrhein e.V. Herzlichen Dank dafür!

Mönchengladbach auf dem Weg zur Großstadt?

Zum 21.7.2013 hat die NEW einen neuen Fahrplan für Mönchengladbach herausgegeben. Fazit: Erhebliche Verbesserungen.

Freiwillig hat das die Politik aber nicht gemacht. Gezwungen durch die Ansiedlung von Logistikunternehmen im Regiopark mit einem Mitarbeiterstamm die oft keine eigenes Auto haben. Somit musste die NEW hier eine Verbesserung der Bus-Anbindung am späten Abend zum Schichtwechsel hin einführen. Da es aber mit einer ausschließlichen Verbesserung der Linie 002 nicht getan war, wurde einige Buslinien im Stadtgebiet erheblich verbessert. Exemplarisch möchte ich das an der Linie 007 (meiner Haus und Hoflinie) darstellen. Bisher 60-Minutentakt und die letzte Abfahrt am Hbf. um 22.25. Nun alle 30 Minuten und die letzte Abfahrt ist um 23.50. Ähnlich auch auf anderen Linien. Diese Verbesserungen sind ein aller erster Schritt in die richtige Richtung. Aber es bleibt noch viel zu

tun, wir fordern folgende Verbesserungen:

- Betriebsbeginn am Sonntag um 6 Uhr mit Stundentakt. Ab 8 Uhr Verdichtung zum 30-Minutentakt
- Bessere Anbindung des Franziskus-Krankenhauses. Die Haltestelle der 009 und 019 ist für ältere Leute viel zu lange Wege. Hier wäre zu überlegen, die Linie 009 innerhalb des Krankenhausgeländes zu führen und auch dort enden zu lassen.

Der VCD möchte an dieser Stelle unserm Verkehrsbeauftragten Herrn Postelmann für die Durchsetzung der Verbesserungen im Fahrplan ganz herzlich danken. Seinem unermüdlichen Engagement ist die neue Situation zu verdanken.

Eine entsprechende Stellungnahme ist an die beiden lokalen Zeitungen WZ und RP gesendet worden. Beide Zeitungen haben daraus einen ansprechenden Artikel veröffentlicht.

Roland Stahl



Aktionsbündnis Verkehrswende in MG

Ziel: Mönchengladbach nachhaltig mobil

Nachhaltige Mobilität heißt für uns:

1. Die verschiedenen Verkehrsmittel (Auto, Bahn, Bus, Rad, zu Fuß) stehen gleichberechtigt nebeneinander.
2. Die Menschen bevorzugen das Verkehrsmittel, das die Umwelt am wenigsten belastet und für ihren Weg angemessen ist.

Nachhaltige Mobilität bringt:

- weniger Lärm, weniger Luftschadstoffe, weniger klimaschädliche Emissionen;
- weniger Unfallopfer;
- mehr stadträumliche Qualitäten, mehr Plätze für Begegnung;
- mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer, spielende Kinder.

Nachhaltige Mobilität kann nur erreicht werden, wenn:

1. der **Modal-Split** in Mönchengladbach von seiner Autolastigkeit befreit wird. Bis 2020 ist anzustreben:
 - Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal-Split von 6% auf 12%
 - Steigerung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split von 17% auf 19%
 - Steigerung des Fußverkehrsanteils im Modal-Split von 15% auf 19%
 - Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs im Modal-Split von 62% auf 50%
2. der **Radverkehr** gefördert wird durch:
 - Erweiterung des praktisch nicht vorhandenen Radwegesetzes an den Vorrangstraßen und Schaffung

- von Fahrradmagistralen abseits der Vorrangstraßen;
 - Chaos der Vielfältigkeit der Radwege beseitigen;
 - Abbau von Barrieren (Drängelgitter, Bordsteine etc.); statt Sperren immer nur Pfosten;
 - mehr und bessere Abstellanlagen (Radstation Mönchengladbach Hbf., Ausbau Radstation Rheydt)
 - Hbf., B+R-Anlagen an wichtigen Haltepunkten (Fahrradboxen);
 - an wichtigen Stellen Bügel oder Geländer zum sicheren Abstellen der Fahrräder;
 - Umwandlung einzelner Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu diebstahlsicheren
 - Fahrradabstellanlagen.
3. der **Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** deutlich verbessert wird. Das kann u.a. geschehen durch:
 - Überarbeitung des uralten Busnetzes, Anpassung an die Veränderungen der Wohn- und Siedlungsstruktur;
 - bessere Taktung am Abend und an den Wochenenden;
 - den verstärkten Einbau von Ampelvorrangschaltungen;
 - bauliche Änderungen vor Ampeln ("Bypass"), damit Busse am Stau vorbeifahren können;
 - Einrichtung weiterer Schnellbuslinien.
 4. das **Zufußgehen** attraktiver wird. Dies kann erreicht werden durch:

- fußgängerfreundliche Stadtgestaltung;
 - Busverkehr auf der Hindenburgstraße reduzieren;
 - Bettelampeln abschaffen;
 - Schulwegsicherung, so dass weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden;
 - Stärkung der Nahversorgungszentren.
5. ein gesamtstädtisches **Konzept zur Verkehrsberuhigung** erarbeitet wird. Dazu gehört unter anderem:
- Klare Festlegung und Strukturierung des Vorrangstraßennetzes mit Tempo 50;
 - Beruhigung der dazwischen liegenden Gebiete mit Regelgeschwindigkeit Tempo 30;
 - Gewerbegebiete nur noch dort ausweisen, wo sie verkehrlich unbedenklich sind.

Am 10. Oktober wird um 19.30 Uhr eine Podiumsdiskussion im Bahnhof Geneicken dazu stattfinden. Alle VCD-Mitglieder sind herzlich dazu eingeladen

Kurz gefasst

Dülken-Kaldenkirchen zweigleisig

Der zweigleisige Ausbau zwischen Dülken und Kaldenkirchen nimmt laut Bundesverkehrsministerium konkrete Formen an. Die Nutzungsbewertung ist sehr positiv. Insgesamt fehlen gar nicht so viele Kilometer. Zwischen Dülken und Boisheim sind es knapp 4km, Boisheim - Breyell 3km und Breyell - Kaldenkirchen 3,2km.

Neuer RE-Halt in Düsseldorf-Bilk

In den nächsten Jahren soll nun der Bahnhof in Düsseldorf-Bilk auch einen RE-Halt bekommen. Dies würde die Fahrzeit für Fahrgäste aus unserer Region in die Innenstadt erheblich verkürzen. Zusammen mit der neuen U-Bahn muss nun nicht mehr der Umweg über den Hauptbahnhof genommen werden. Wann die Eröffnung ist, steht zur Zeit noch nicht fest.

IC-Halt in Mönchengladbach?

Die Bahn untersucht zurzeit eine neue tägliche IC-Verbindung Aachen - Rheydt

- Mönchengladbach -Viersen - Krefeld - Ruhrgebiet - Hannover - Berlin. Morgens hin und Abends zurück. Eventuell schon zum Fahrplanwechsel im Dezember.

Masterplan Kreis Viersen

Im Dezember 2012 hat der Kreistag beschlossen, einen Masterplan aufzustellen. Auf der Internetseite des Kreises Viersen findet man viele Informationen zum Masterplan.

Der VCD ist als Verband aufgerufen, an der Erarbeitung mitzuwirken. Wir möchten deshalb unserer Mitglieder aus dem Kreisgebiet bitten, sich aktiv am Masterplanverfahren zu beteiligen. Sie kennen die örtlichen Verhältnisse besser als die Vorstandmitglieder aus Mönchengladbach. Sie können sich als Einzelpersonen oder als Vertreter des VCD beteiligen. Wenden Sie sich bei Fragen bitte an die Vorstandsmitglieder.



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.

**10.Oktober 2013 19.30 Podiums-
diskussion der Verkehrswende
Mönchengladbach Bahnhof
Geneicken**

23. Oktober 2013

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

27. November 2013

18. Dezember 2013

22. Januar 2014

26. Februar 2014

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.

