



VCD

Ausgabe 8
Februar 2001

NIERS-Info

**Informationen für den VCD Regionalverband
Mönchengladbach / Grenzland**

Adieu Fernverkehr am linken Niederrhein



Foto: Roland Stahl

Mönchengladbach Hbf. 21.1.2001



Vorwort

Liebe Leute,

ich wünsche Ihnen ganz herzlich ein frohes Neues Jahr. Ich hoffe, dass 2001 auch für den Regionalverband erfolgreich sein wird. Mit viel Präsenz in der Öffentlichkeit und effektiver Einflußnahme auf die verkehrspolitischen Belange.

In diesem Zusammenhang möchte ich den Briefwechsel zwischen unserem Mitglied Dietmar von Boetticher und der Oberbürgermeisterin von Mönchengladbach, Frau Bartsch, bzw. ihrem technischen Beigeordneten Herrn Hormes erwähnen. Herr von Boetticher hat eine Menge Maßnahmen zur Förderung eines menschen- und umweltfreundlichen Verkehrs, also ganz im Sinne des VCD, vorgeschlagen. Herr Hormes hat darauf mit einem 5 Seiten langen Brief geantwortet, teils Rechtfertigungen, teils Argumente, weshalb die eine oder andere Maßnahme nicht durchführbar ist und teils Ankündigungen. Der Briefwechsel kann von allen Interessierten bei unseren Versammlungen eingesehen werden. Ich finde, wir sollten Herrn von

Boetticher mit seiner Initiative nicht alleine lassen, die Argumente sollten hinterfragt und zumindest sollte auf die Durchführung der angekündigten Maßnahmen gedrängt werden. Hier sind besonders die Mönchengladbacher gefragt.

Aber auch für die anderen gibt es genug zu tun. Es kann doch nicht sein, dass 150 Mitglieder mit der Verkehr in ihrer Gemeinde in ihrem Bereich zufrieden sind. Bringen Sie Ihre Probleme auf den Versammlungen oder auch schriftlich zur Sprache!

Auf der letzten Seite finden Sie die Einladung zur Jahresversammlung am Wenn Sie auch nicht aktiv sein können und verhindert sind, an den monatlichen Treffen teilzunehmen, so bitte ich doch zu überlegen, ob Sie nicht einmal im Jahr zur Versammlung kommen und damit die Existenzberechtigung des Regionalverbandes zum Ausdruck bringen wollen. Ich würde mich auch über schriftliche Beiträge freuen.

Ruprecht Beusch

Protokoll der außerordentlichen Versammlung

Am 27. Oktober 2000 fand eine außerordentliche Mitgliederversammlung des Regionalverbandes in der Gaststätte Merteshof in St. Tönis statt. Beginn: 19:40; Ende 20:40

Anwesende siehe Teilnehmerliste

Top1: Der Vorsitzende Ruprecht Beusch begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass fristgerecht und ordnungsgemäß zu dieser Versammlung eingeladen wurde. Er übernimmt die Versammlungsleitung und Frau Gdaniec das Amt der Protokollführerin.

Top2: Die Tagesordnung wird so angenommen, wie sie in der Einladung aufgestellt worden ist.

Top3: Herr Beusch verliest den Antrag von Bruno Dembowski. Frau Furtmann fragt, warum der Regionalverband (RV) aufgelöst werden soll. Sie möchte weiterhin

das Niers-Info beziehen. Vier Vereinsmitglieder haben ihr Votum schriftlich abgegeben.

Für die Auflösung sind 3 Stimmen (1 Anwesender; 2 schriftlich).

Gegen den Antrag sind 5 Stimmen (3 Anwesende; 2 schriftlich).

2 Anwesende enthalten sich.

Damit ist der Antrag laut Satzung abgelehnt. Herr Beusch stellt fest, dass der RV weiterbesteht.

Top4: Herr Stahl stellt folgenden Antrag: Der Vorstand wird beauftragt, bis zur nächsten Jahresversammlung festzustellen, welche Größe der Vorstand des RV mindestens haben muss.

Es stimmten 5 Anwesende dafür; 1 Enthaltung.

Top5: Sonstiges: -

Herr Beusch schließt die Versammlung.

Einiges über die Krefelder Straßenbahn

Einige Daten aus dem Buch „Gut daß wir sie haben“ 100 Jahre elektrische Straßenbahn in Krefeld; mit freundlicher Genehmigung der SWK.

Am 29. Oktober 2000 feierte die SWK, die Städtischen Werke Krefeld mit einem gute angenommenen Tag der offenen Tür und mit einem Korso historischer Straßenbahnwagen "100 Jahre elektrische Straßenbahnen" und gab



dazu das obengenannte Buch heraus. Für uns als VCD ist besonders der Teil des Buches interessant, der sich mit der Entwicklung der Straßenbahnen nach dem Krieg befaßt.

In den ersten Nachkriegsjahren übernahm die Straßenbahn nach umfangreichen Instandsetzungen den weitaus größten Teil des ÖPNV. Private Kraftwagen gab es kaum, Omnibusse hatten mit Mangel an Treibstoff und Bereifung zu kämpfen und selbst bei Fahrrädern fehlten Schläuche und Decken. Im Jahre 1947 transportierte die Straßenbahn sogar Kohlen von den Zechen Friedrich Heinrich in Kamp-Lintfort und Rheinpreußen in Moers zum Krefelder Elektrizitätswerk. Damals verfügte die Krevag (Krefelder Verkehrs AG) über 11 Straßenbahnlinien mit einer Streckenlänge von 113,6km. Kaum auszudenken, wie der Verkehr ohne Straßenbahn ausgesehen hätte.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in den 1950er Jahren erholte sich die Konkurrenz in Form von Autos und Bussen. Wegen zurückgehender Fahrgastzahlen musste eine Linie nach der anderen eingestellt werden. So stand der Stadtrat von Krefeld am 19. Juli 1962 vor der Entscheidung, ob er die Straßenbahn ganz

abschaffen sollte. Zwei unterschiedliche Gutachten lagen vor. Professor Schlums von der TH Hannover schlug eine Totalumstellung auf Omnibusbetrieb vor. Dr. Lehner, Vorstandsmitglied der Üstra (Verkehrsbetriebe in Hannover) empfahl in einem Zusatzgutachten, ein Straßenbahngrundnetz beizubehalten. Der Stadtrat entschied sich mit 25 gegen 15 Stimmen für die Beibehaltung von 4 Durchmesserlinien mit einer Streckenlänge von 43,22km. Nach 5 Jahren ging es mit dem Ausbau des Streckennetzes wieder aufwärts. Am 16. November 1967 beschloss der Stadtrat, die Einrichtung einer ganz neuen Straßenbahnlinie zum Ortsteil Elfrath. In 3 Abschnitten, am 15.8.1970 bis Friedhof Verberger Straße, am 18.10.1975 bis Gartenstadt und am 3.4.1982 bis Elfrath, wurde die Linie dem Verkehr übergeben.

Ein weiterer Ausbau des Netzes ist geplant. Beschlossen ist bereits, dass in Hüls die Linie 044 über den Ortsanfang hinaus bis zur Ortsmitte geführt werden soll. Optionen sind die Weiterführung der Linie 042 über Stahldorf hinaus nach Willich und der Ersatz der Buslinie 057 von der Stadt-

mitte vorbei am Gericht, Stadthaus und Eisstadion zum Kempener Feld.

Im Bereich des Regionalverbandes wird St. Tönis im 10-Minuten-Takt von der Linie 041 angefahren. Dadurch ist St. Tönis bestens mit dem Oberzentrum Krefeld und

vor allem mit dem Hbf. Krefeld verbunden.

Das Buch „Gut daß wir sie haben“ kann bei unseren Treffen und Versammlungen eingesehen werden und wird auch an Interessierte ausgeliehen. Darüber hinaus empfehle ich den Kauf des Buches.
(rb)

IR-Streichungen

Am 10. Juni 2001 wird es soweit sein: Der gesamte linke Niederrhein wird vom Bahn-Fernverkehr befreit. Nachdem seit 2 Jahren Krefeld schon nur noch per Nahverkehr erreichbar ist, wird jetzt auch die letzte Fernverkehrsverbindung, der IR von Aachen über Mönchengladbach – Neuss Richtung Mitteldeutschland zwischen Aachen und Düsseldorf eingestellt. Böswillig kann man das auch positiv sehen. Jetzt kann DB Regio fahren wann und wie sie will, ohne sich mit DB R&T um die Fahrplantrassen streiten zu müssen. Den Fahrplangestaltern von DB-Regio ist dies bestimmt nicht unrecht.

Dass das jetzt so kommt, war schon seit Jahren vorhersehbar. In den letzten 20 Jahren ist der linke Niederrhein Stück für Stück von einstmaligen attraktiven Verbindungen befreit worden. Schon vor

der Wiedervereinigung 1990 wurden die wichtigen Verbindungen Richtung Süddeutschland gestrichen. Die nach 1990 eingeführten guten Verbindungen nach Berlin und damit in den Osten Deutschlands sind trotz hoher Auslastung und günstigen Fahrzeiten wieder gestrichen worden. Dass die Verbindung Richtung Kassel – Erfurt nicht so ausgelastet ist, war wohl klar und wohl auch Teil der Strategie. Außerdem bei Fahrzeiten zw. Aachen und Duisburg, die langsamer sind als die RE-Verbindung über Krefeld kann es nicht verwundern, dass die IRs hier leer bleiben.

Es bleibt nur zu hoffen, dass die Nahverkehrsanbindung des linken Niederrheins an den Fernverkehr in Köln, Düsseldorf und Duisburg weiter verbessert wird. Insbeson-



ders die Strecke Venlo - Köln bedarf einer erheblichen Verbesserung bzgl. der Fahrzeiten und des dort eingesetzten Materials. Wobei das mit dem Fahrzeugmaterial

generell verbesserungswürdig ist. Hier fahren auf vielen Verbindungen noch regelrechte Museumszugarnituren. (RoSt)

Neues vom Bürgerbus in Tönisvorst

Ein Jahr läuft jetzt der Bürgerbus und er ist ein Erfolg geworden. Mit 13.000 bis 15.000 Fahrgästen hatte man gerechnet. Tatsächlich sind es annähernd 25.000 gewor-

den. Die Einrichtung stößt auch in anderen Städten und Gemeinden auf Interesse, und deren Vertreter haben sich den Betrieb angesehen. (rb)

Der neue ZOB in Mönchengladbach

Jetzt ist der neue zentrale Omnibusbahnhof in Mönchengladbach auf dem Europaplatz. seit August 2000 in Betrieb, und auch die neue „Kundenservicecenter“ (allgemein als Vorrentnerbude bezeichnet) ist im Januar 2001 eröffnet worden.

Über den Europa-Platz selbst gibt es fast nur schlechte Meinungen. Bis heute habe ich noch keinen getroffen der den neuen Platz schön findet. Die meisten die ich spreche oder denen ich zuhöre, finden die Gestaltung schlecht bis grauenhaft. Zitate: „Protzbau“, „Viel zu groß“ oder „Größenwahn made in Mönchengladbach“

Ich persönlich finde den Platz eigentlich gar nicht so schlecht. Es ist ein typisch Mönchengladbacher Bau. Er zeigt jedem mit der Bahn anreisenden, aufmerksamen Erstbesucher, was in Mönchengladbach abgeht:

- Mönchengladbach selbst:
Die graue Stahlkonstruktion über der Steinwüste symbolisiert die ganze Stadt.
- Politik:
Durchsichtige Glasdächer die schnell verdrecken.
- Alibi-Politik:
Es ist der zaghafte Versuch mit ein paar bunten Glasscheiben und Pflanzen in der Dachkonstruktion Farbe ins Spiel zu bringen. Aber bitte nicht zuviel.

- NVV (Möbus)-Fahrgäste:
Bei Regen (Schnee oder Hagel) stehen die Fahrgäste im Nassen. Nur bei absoluter Windstille nicht. Aber das sind die Fahrgäste in Mönchengladbach gewohnt.
- Rundrum Auto:
Naja, nicht ganz, da wo der ‚Bundesbahn‘-Bahnhof steht natürlich nicht. Das symbolisiert den Osten Mönchengladbachs, wo noch eine Autobahnlücke ist.
- Scheid&Bachmann:
Ampelorgie. Ich habe noch nie in meinem Leben auf so kleiner Fläche so viele Ampeln gesehen. Das deutet eindeutig darauf hin, dass in Mönchengladbach eine Firma für Ampelschaltungen existieren muss.

Generell ist zu sagen, der Neubau des Bahnhofsvorplatzes wird von den allermeisten begrüßt. Denn der alte (von 1954) Bahnhofplatz war einfach abgewirtschaftet. Wenn man aus dem Bahnhof kommt, ist die Anordnung der Busse sehr übersichtlich. Alle Busse fahren entweder direkt (12m) vor dem Gebäude ab, oder stehen mit der Front zum Bahnhof. Direkt vor dem Ausgang hängen zwei Anzeigen, die die nächsten aktuellen Abfahrtszeiten anzeigen. Auch über jedem Abfahrtsplatz hängt eine 4-zeilige

Anzeige, die die nächsten Abfahrten anzeigt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten (die Anlage stürzte sehr oft ab), sind die Informationen sehr zuverlässig. Wichtig ist hierbei, dass nicht die planmäßigen Zeiten, sondern die voraussichtlichen Zeiten bzw. die Zeit bis zur nächsten Abfahrt angezeigt wird. Das wird durch die Ausrüstung der Busse mit GPS erreicht. Es bleibt zu hoffen, dass weitere wichtige Haltestellen damit ausgerüstet werden.

Spätestens wenn man mal zur Hauptverkehrszeit einige Zeit dem Verkehr auf dem Platz zugeschaut hat, merkt man, dass es sich hierbei wieder mal zeigt, dass die Gladbacher Politik und Verwaltung nur an die Autofahrer denkt, wenn für den Verkehr etwas gemacht wird. Hier an diesem zentralen Platz des ÖPNVs in Mönchengladbach ist die eindeutige Auto-vorrangpolitik dieser Stadt ganz klar zu sehen. Die Ampelschaltungen sorgen dafür, dass die Durchlaufzeiten der Busse erheblich sind. Ich habe das mal an einem Nachmittag gemessen und zu meinem Erstaunen brauchten die meisten Busse mindestens 3 Minuten um den Europaplatz zu durchqueren und das Ganze OHNE Haltezeiten!! Einige Busse brauchten bis zu 5 Minuten. Das ist unglaublich. Beispiele: Bei der



gleichzeitigen Ausfahrt Richtung Alter Markt und Bismarckplatz stehen sich die Busse gegenseitig im Weg, so dass manchmal 2 Ampelphasen notwendig sind, damit der Bus weiterkommt. Bei 70 Sekunden Phasenzeit ist das erheblich. Und so kann es mit Beispielen weitergehen. Ich habe schon über 2 Minuten im Bus vor dem Platz an der Ampel gestanden, bis grün kam. Nur bei den Blockabfahrten klappt das gut. Da kommen fast alle Busse auf einmal raus. Aber Blockabfahrten sind nur zu verkehrsschwachen Zeiten.

Das wird eigentlich nur noch durch die Wartezeiten an den Fussgängerampeln übertroffen. Mir ist es eigentlich nur noch mit der absoluten Disziplin der Bewohner Mönchengladbachs zu erklären, dass bei diesen irre langen Wartezeiten (ich stand schon 130 Sekunden an einer roten Ampel) doch immer noch fast die Hälfte der Fussgänger bei rot wartet. Wie man überhaupt an einen Platz mit solch hohem Fussgängeraufkommen Drück-Ampeln machen kann, wird wohl ewig ein Rätsel der kranken Gedanken der Verkehrsplaner in Mönchengladbach bleiben. Aber die Menschen wissen sich zu helfen. Viele Leute überqueren den Autobahnring um den Platz zwischen den Ampeln.

Auch an die Fahrradfahrer wurde gedacht. Zum einen gibt es einen Weg quer über den Platz zwischen Bahnhofsgebäude und Bussteigen. Dieser Weg ist durch eine im Boden eingelassene Lichterreihe gekennzeichnet. Der aber weitgehend quer dazu verlaufende Fussgängerstrom aus und in das Bahnhofsgebäude erkennt diese vollkommen unauffällige Markierung nicht. Es kommt dauernd zu teilweise haarsträubenden Konfliktsituationen zwischen Fahrradfahrern und Fussgängern. Mittlerweile ist diese Lichterkette aus. Es ist zu viel passiert. Ein der Straße folgender Fahrradweg ist auch vorhanden, aber oft zugeparkt.

Nur die Taxifahrer haben es gut: Auf dem kleinen dafür vorgesehenen Platz passen (gut verschachtelt) 10 Taxen. Mehr lohnt auch nicht, da durch eine absolut geschickte Ampellösung immer maximal 2 Taxen pro Grünphase aus der Taxibucht kommen. Dadurch kann auch kein Stress für die Fahrer entstehen, da bei einem größeren Ansturm der letzte dann doch erst nach über 6 Minuten vom Platz kommt.

Es sind die vielen kleinen Dinge (von denen ich hier die meisten weggelassen habe), die in der Summe aber die Funktionalität dieses Zentralen Omnibusbahn-

hofs erheblich mindern. Dazu passt auch die als „Kundenservicecenter“ bezeichnete Vorrentnerbude. Wie beim Platz so ist auch beim Service die Chance vertan worden, endlich einmal was für den ÖPNV in Mönchengladbach zu tun. Im neuen „Kundenservicecenter“ ist das alte Personal eingesetzt. Wer da auf Besserung gehofft hat wurde enttäuscht. Eine kleine Stichprobe am Eröffnungstag brachte die völlige Ernüchterung. Schade. Es wäre eine Gelegenheit gewesen. Was nutzt eine gutes, modernen Gesichtspunkten entsprechenden technischen Equipment, wenn bei

jeder 2. Frage eines Kunden die Antwort 'Das weiß ich nicht' kommt.

Es bleibt zu hoffen, dass die vielen Mängel behoben werden. Insbesondere die Verringerung des immer noch starken Autoverkehrs und den Umbau der Ampelanlage nach modernen Gesichtspunkten würden schon viele der Probleme lösen.

Trotz allem ist dieser Zustand ein wesentlicher Fortschritt im Vergleich zum alten ZOB.

(RoSt)

Keine Speisewagen mehr in IC/EC

Die DBAG plant zum Fahrplanwechsel, in den IC und EC-Zügen die Speisewagen durch Bistrowagen (aus den eingestellten IRs) zu ersetzen. Aus meiner Sicht ist das ein erheblicher Komfortverlust. Sowohl bei meinen Dienstreisen als auch Urlaubsreisen mit der Familie gehört es schon fast zum Ritual im Speisewagen essen zu gehen. Die DBAG begründet dies mit den hohen Verlusten der Mitropa. Nur in den ICEs soll es weiterhin einen Speisewagen wie

bisher geben. Macht dort die Mitropa keinen Verlust? Zum Glück werden immer mehr große Verbindungen auf ICE umgestellt. Doch dann bleibt die Frage, wann es hier soweit ist, dass der Service eingeschränkt wird.

Mich würde hierzu Ihre Meinung interessieren. Schicken Sie mir doch einen Brief (Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach) oder ein Mail (Roland.J.Stahl@t-online.de).

(RoSt)



Anfahrt zur Jahresversammlung

Die Jahresversammlung findet dieses Jahr im **Versammlungsraum der DB AG im Hauptbahnhof Mönchengladbach** statt. Für auswärtige Mitglieder ist dieser Ort sowohl mit der Bahn als auch mit dem Auto besser erreichbar. Der Versammlungsraum befindet sich auf Gleis 1. Wenn man vom Haupteingang kommt, links die Treppe zu Gleis 1 hoch und direkt oben links in die Glastür rein. Mönchengladbach ist mit der Bahn aus allen Richtungen gut und schnell zu erreichen. Beispiel:

Aus Tönisvorst mit der SWK Linie 041 ab Wilhemsplatz um 18:20, Umstieg in Krefeld Hbf. (an 18:39; ab 18:44) in die RB33 (hält auch in Anrath 18:53). Mönchengladbach wird um 19:05 erreicht. Fast unser gesamtes Einzugsgebiet liegt im VRR, so dass mehrere Personen sich auch ein Tagesticket nehmen können. Mit dem Auto parkt man am besten hinter dem Hbf, da dort ausreichend kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen.

Tempo 30

Am 30. September stellten wir noch einmal, zum 5. Mal, die unterschiedlichen Anhaltewege bei Tempo 30 und bei Tempo 50 in der Fußgängerzone in St. Tönis dar. Mit diesen 5 Aktionen ist es dem Regionalverband gelungen, dass verstärkt in der Presse über ihn berichtet wird.

Wir wollen 2001 auch in Mönchengladbach ein oder mehrere Tempo 30-Aktionen durchführen. Wer kennt dafür geeignete Stellen mit entsprechendem Publikumsverkehr. Wir benötigen dafür Unterstützung. (rb)

Termine

Sitzungen des Kreisverbandes Mönchengladbach-Grenzland:

Freitag 30. März um 19:30 Uhr Jahresversammlung im Versammlungsraum der DB AG im Hbf. Mönchengladbach Gleis 1.

Impressum:

VCD-Kreisverband
Mönchengladbach/Grenzland
1. Vorsitzender Ruprecht Beusch
Kirchstraße 2
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739

Autoren im Niers-Info:
rb: Ruprecht Beusch
RoSt: Roland Stahl

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Regionalverbandes Mönchengladbach/Grenzland e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des RVs. Zur Zeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post an Ruprecht Beusch senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen (MS Word for Windows) und können auf Diskette oder per E-mail (an Roland.Stahl@Henkel.de) gesendet werden.

Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und wird an alle Mitglieder des RVs kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.



Einladung zur Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

Freitag, 30. März 2001

Versammlungsraum der DB AG

Mönchengladbach Hbf., Gleis 1

Beginn 19.30 Uhr

Die vorläufige Tagesordnung:

1. Wahl des/der Versammlungsleiters/in und des/der Protokollführers/in
2. Beschlußfassung über Tagesordnung
3. Niederschrift über letzte Mitgliederversammlung
4. Tätigkeitsbericht
 - a) Rechenschaftsbericht des Vorstandes
 - b) Bericht der Kassenprüfer
 - c) Aussprache und Entlastung
5. Wahlen zum Vorstand
 - a) Wahl des/der Vorsitzenden
 - b) Wahl der zwei stellvertretenden Vorsitzenden
 - c) Wahl des/der Finanzverwalters/in
 - d) Wahl weiterer Mitglieder des Vorstandes
6. Wahl der Kassenprüfer
7. Wahl des/der Delegierten (1) für die Landesdelegiertenkonferenz
8. Anträge
9. Sonstiges