



VCD

Ausgabe 37
März 2013

NIERS-Info

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



Die fahrradfreundliche Stadt Mönchengladbach (Heino Theissen)

Inhalt:

EBA verbietet Teilentwidmung Baal - Dalheim
Fragenkatalog an die Parteien
Zeit für Verwunderung
Wiki für Bahnreisen
Rheydt Hbf. Fluchtweg versperrt
Aktionsbündnis Verkehrswende in MG
S-Bahnhof Lürrip: Schlecht angebunden und
unsicher

Mönchengladbach und Fahrradverkehr
Der Rucksack und seine Tücken
Zukunft Schiene
Kurz gefasst
Termine
Einladung zur Jahresversammlung 2013



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
Nun sind schon die ersten Monate 2013 vorüber und schon haben wir in Mönchengladbach schon wieder einen neuen Rekord: Der motorisierte Individualverkehr hat im Januar einen Anteil von 62% am gesamten Verkehr erreicht. 2009 war dies erst für 2015 prognostiziert worden. Das es vielen Leuten in Mönchengladbach langsam reicht hat eine erste Veranstaltung im Januar bei den Grünen gezeigt. Auf Einladung der Grünen waren Vereine, Bürgerbündnisse und Privatpersonen eingeladen. Unter dem Arbeitstitel ‚Aktionsbündnis Verkehrswende Mönchengladbach‘

wurde vereinbart aktiv zu werden. Es ist geplant, noch in 2013 eine größere öffentliche Veranstaltung in Mönchengladbach zu organisieren.

Der VCD wird sich zusammen mit PRO BAHN einbringen. Das Ganze passt gut zu unserer Veranstaltung im letzten September. Auch der Fragenkatalog an die Parteien vom Dezember läuft in diese Richtung.

Im Mai wird wieder gewählt. Ich lade alle Mitglieder herzlich zur Teilnahme an unserer Jahresversammlung 2013 ein.

Ihr Roland Stahl

EBA verbietet Teilentwidmung Baal - Dalheim

Große Freude über Widmungserhalt der Eisenbahnstrecke Baal – Ratheim
Bürgerinitiative IG Ratheimer Bahn freut sich über Entscheidung des EBA – Radweg auf gewidmeter Trasse als Zwischennutzung „hervorragende Idee“ Hückelhoven. Das neue Jahr beginnt mit einem Paukenschlag: Die Bürgerinitiative IG Ratheimer Bahn freut sich über die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), einer Entwidmung der Bahnstrecke Baal – Ratheim nicht zuzustimmen. Damit bleiben die Chancen auf eine Reaktivierung der Bahnstrecke Baal-Ratheim erhalten.

Die vollständige Entwidmung war im Januar 2012 durch die Stadtverwaltung Hückelhoven beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt worden. Schon damals meldete die IG Ratheimer Bahn, auch öffentlich, große Zweifel an diesem Vorgehen an und bot den Stadtvertretern daher wiederholt Gespräche und

eine Kooperation an. Nun bestätigt das EBA die Auffassung der Bürgerinitiative und schließt eine Entwidmung vollständig aus. Damit steht die Stadtverwaltung nun vor großen Schwierigkeiten, die sie sich durch eine Zusammenarbeit mit der IG hätte ersparen können. Das EBA verweist in seiner Begründung, die uns vorliegt, auf den Regionalplan der Bezirksregierung Köln, der auch für die Stadt Hückelhoven bindend ist. In diesem wird der Trassensicherung eine hohe Bedeutung zugesprochen und die Reaktivierung der Bahnstrecke gewünscht. Aus Sicht der IG ist es nun an der Zeit, den Vorstellungen der Bezirksregierung Köln Rechnung zu tragen und eine Reaktivierung der Bahnstrecke zu forcieren. Hierzu bietet die IG erneut eine Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung an.

Michael Bienick, Sprecher der IG Ratheimer Bahn, dazu: „Wir wollen so

schnell wie möglich wieder die Kooperation mit dem Bürgermeister aufnehmen. Nachdem zuletzt auch Landrat Stephan Pusch auf dem Hückelhovener Stadtfest am 2. September 2012 die Reaktivierung der Bahnstrecke als wünschenswerte Zukunftsvision bezeichnet hat, ist es nun notwendig, dass alle gemeinsam an einem Strang ziehen. Nur durch ein geschlossenes Auftreten gegenüber den Zweckverbänden wäre ein ambitioniertes und langfristiges Projekt wie eine Reaktivierung möglich.“

Die IG freut sich dabei auch über den breiten Rückhalt, den sie im Laufe des Entwidmungsverfahren von zahlreichen Seiten erhalten hat, nicht nur aus der Bevölkerung, sondern unter anderem auch vom Schienennahverkehrs-Aufgabenträger Nahverkehr-Rheinland (NVR), der Grünen-Landtagsfraktion, den Hückelhovener Grünen und der RAL Gütegemeinschaft Barrierefrei.

Durch eine Reaktivierung der Bahnstrecke würde Hückelhoven wieder eine eigene Bahnanbindung im Personenver-

kehr bekommen. Auch die Orte Baal, Doveren, Millich und Ratheim sowie die Gewerbegebiete in Baal und Ratheim wären durch eine Reaktivierung der Bahnstrecke wieder an das bundesweite Schienennetz angeschlossen. Das würde den Nahverkehr in der Stadt deutlich stärken und zugleich die L117 spürbar entlasten, ohne neue Straßen bauen zu müssen. Prognosen aus den vergangenen Jahren sagen der Reaktivierung einen hohen Zuspruch voraus, der angesichts der explodierenden Spritpreise sicherlich nun noch größer ausfallen dürfte. Darüber hinaus begrüßt die IG die hervorragende Idee der Grünen, für die Zeit bis zur Reaktivierung einen Fahrradweg auf der gewidmeten Eisenbahnstrecke zu errichten. Dies sei ein „schlüssiges Konzept“ zur Zwischennutzung der Trasse. Weiterhin ist der Radweg nach der Argumentation der IG auch eine gute Idee, um der im Stadtgebiet dynamisch wachsenden E-Mobilität mit E-Bikes Rechnung zu tragen.

Fragenkatalog an die Parteien

Zusammen mit PRO BAHN in Mönchengladbach haben wir einen Fragenkatalog an die drei Regierungsparteien erstellt. Dieser ist im Dezember 2012 den Parteien zugesandt worden.

Hier der Brief im Wortlaut:

Nun ist die Ampel-Koalition in Mönchengladbach bereits über 3 Jahre in der politischen Verantwortung. Leider vermissen gerade Verbände wie VCD und PRO BAHN schmerzlich jede gestaltende Aktivität bei der Verkehrspolitik in Mönchengladbach.

Natürlich wissen wir, dass politische Entscheidungen bei der Verkehrsplanung einiger Zeit bedürfen und es der

Sache auch keineswegs dienlich ist etwas über das Knie zu brechen. Aber 3 Jahre waren nach unserer Ansicht Zeit genug, zumindest einige Projekte so weit zu bringen, dass man im Rat der Stadt über sie abstimmen kann.

Bis zu den nächsten Kommunalwahlen im Frühjahr 2014 haben wir noch ca. eineinhalb Jahre Zeit. Deshalb erlauben wir uns, Ihnen einen Fragenkatalog darüber vorzulegen, welche Projekte Sie bis dahin im Rat zum Abschluss bringen möchten.

- Bis wann soll der Verkehrsentwicklungsplan in Kraft treten?



- Bis wann soll der Nahverkehrsplan in Kraft treten?
 - Welche Prioritäten setzen Sie bei Verkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan?
 - Wird es einen Beauftragten der Stadt für die Fahrradwege geben und wenn ja, ab wann?
 - Bis wann soll spätestens ein Fahrgastbeirat für den Nahverkehr eingerichtet werden?
 - Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung des Nahverkehrsnetzes der NEW' auf den Weg gebracht?
 - Durch welche Maßnahmen wollen Sie den motorisierten Individualverkehr in unserer Stadt auf einen angemessenen Umfang reduzieren?
 - Wird die Stadt einen Mobilitätsbeauftragten bekommen?
- Auf die Antworten sind wir gespannt!

Zeit für Verwunderung

Zum Stopp der Entwidmung ein Kommentar von *Philos Tractus*.

Als im Jahr 2006 die Zahl der Handyan-schlüsse in Deutschland die Zahl der Einwohner überstieg, sorgte das zwar für eine großflächige Berichterstattung, doch wirkliches Erstaunen rief es nicht hervor. Die Zahl der Mobiltelefone hatte schon seit Jahren immer weiter zuge-nommen, so dass diese „Wendemarke“ nur eine logische Konsequenz darstell-te.

Folgt man dieser Logik, so dürfte es kaum Verwunderung hervorrufen, wenn die Stadt Hückelhoven, im Westen Nordrhein-Westfalens gelegen, heute verkünden würde, dass es dort nun mehr Autos als Einwohner gibt. Viel zu konsequent steuert die restriktive Politik der Stadt dem ÖPNV gegenüber in die-se Richtung. Nun gibt es leere Busse auf vollen Straßen nicht nur in Hückel-hoven, sondern in vielen ländlich ge-prägten Regionen Deutschlands. Den-noch stellt die Stadt an der deutsch-niederländischen Grenze ein ganz be-sonders „interessantes“ Exemplar dar. Denn in wenigen Städten wird es dem ÖPNV so dermaßen schwer gemacht.

Die Werbung, die auf der Rückseite ei-nes Busses des kommunalen Nahver-kehrsanbieters „West“ strahlt, scheint dabei auf den ersten Blick eine kaum erwähnenswerte Lappalie. „Parken 0,00 Euro“ steht dort in weiß auf einem über-dimensionalen magentafarbenen Preis-schild geschrieben. Doch in Wahrheit ist es ein Symbol für das Dilemma des ÖPNV: längst hat er sich der PKW-freundlichen Politik der Stadt Hückelho-ven gebeugt, die tausende kostenlose Parkplätze für die Kunden des dortigen Einzelhandels anbietet. Autofreundlich-keit ist hier kein leeres Versprechen, nein, hier ist sie Staatsraison. So sehr, dass selbst die große FAZ vor kurzem den Weg nach Hückelhoven fand, um sich ein wenig über die Autovernarrheit der kleinen Stadt lustig zu machen, die in der Betitelung des Stadtfestes ihre Krönung finde: „Hückelhoven brummt“. Doch es kommt, wie es kommen muss: ist etwas des Guten zu viel, so werden erste Menschen dieser Sache überdrüs-sig. So auch in Hückelhoven. Während der „Stadtbus“ noch frei von jeglichem Takt durch die Gegend „jückelt“ (wie der geneigte Rheinländer sagt), plant Bür-germeister Bernd Jansen längt seinen

nächsten Streich. Noch aus alten Zechenzeiten existiert quer durch die Stadt eine Bahnstrecke, die theoretisch einen Großteil der etwa 40.000 Einwohner an das bundesweite Schienennetz anbinden könnte. Lange Zeit diente sie dem Personen- seit den 1980er Jahren nur noch dem Güterverkehr und war bis zum Ende ihrer Nutzung 2007 sogar vollständig elektrifiziert. Doch mit dem endgültigen Ende der Zeche fand auch der zuletzt nur noch sporadisch stattfindende Güterverkehr seinen Niedergang. Und neue Ideen des Bürgermeisters blühten auf. Was mit einer Zugstrecke anfangen, die mitten durch die Stadt führt? Dem Trend vieler anderer Städte zu dieser Zeit folgen und die Strecke wieder für den Personenverkehr nutzbar machen? Die vollständige Elektrifizierung als großes Plus im Vergleich zu anderen Strecken wahrnehmen und nutzen? Natürlich nicht! Eine Entwidmung der Bahnstrecke muss her, um was mit ihr zu machen? Sie ahnen es: eine neue Straße über sie zu bauen. Doch da war sie, die Stelle, an der es des Guten zu viel wurde und sich eine

Bürgerinitiative gegen die Entwidmung der Strecke gründete. Seitdem organisieren sie Infoveranstaltungen und laden berühmte Gastredner wie den eloquenten Prof. Dr. Monheim ein. Mit wachsendem Erfolg, wie immer voller werdende Veranstaltungen und zunehmender Zuspruch zeigen.

Und während sie für ihr Ziel, ein Stopp der Entwidmung und perspektivisch die Reaktivierung der Strecke, kämpfen, trotzen sie den abgerissenen Oberleitungen und herausgerissenen Schienen. Für sie wird es Zeit, dass sich in Hückelhoven mal wieder jemand wundert. Und zwar darüber, dass es auch eine Alternative zum umweltschädlichen Auto gibt. Und dass der Zustand „Mehr Autos als Menschen“ keine unvermeidliche historische Entwicklung Hückelhovens darstellen muss – erst recht nicht bei dramatisch steigenden Spritpreisen. Es ist Zeit für Verwunderungen in Hückelhoven. Jetzt.

Mit freundlicher Genehmigung des Autors

Wiki für Bahnreisen

Reisen mit der Bahn kann teuer aber auch preiswert sein. Ebenso gibt es immer wieder Fragen, die man nicht so einfach beantworten kann. Vom Tarifdschungel der DBAG ganz abgesehen. Eine auf privater Ebene im Aufbau begriffenes Wikipedia ähnliches Projekt soll bei der Beantwortung der Fragen

helfen. Unter www.bahnreise-wiki.de gibt es umfangreiche Auskunft. Da es sich um ein Wiki handelt, ist natürlich auch jeder aufgerufen sein Wissen einzubringen. Davon lebt solch eine Seite. Jeder hat damit die Möglichkeit sein Wissen mit anderen zu teilen.

Rheydt Hbf. Fluchtweg versperrt



Im Hauptbahnhof Rheydt der DB, den der Autor mehrmals pro Woche benutzt, ist schon seit über einem Monat der wichtigste Ausgang beschädigt und versperrt. Die von der DB vorgenommene "Lösung" des Problems ist auf dem beigefügten Foto dokumentiert: Man hat die zerbrochenen Glasscheiben mit Klebeband schlampig geflickt und eine der beiden Doppeltüren einfach zugebunden.

Von den zwei Doppeltüren am Hauptausgang ist eine also seit längerem nicht mehr benutzbar. Zu dem unprofessionellen Eindruck und zu der offensichtlichen Belästigung der Bahnkunden kommt erschwerend hinzu, dass diese Türen offiziell und zurecht als Fluchtweg gekennzeichnet sind, wie im Foto an dem Schild über der Tür erkennbar. Morgens strömen hier nach Ankunft der Pendlerzüge große Menschenmassen hinaus, die sich dann durch die enge verbliebene Öffnung zwängen müssen – ein unhaltbarer Zustand. Hierzu ist noch zu sagen, dass von den jeweils zwei Türflügeln nur immer einer nach außen öffnet, sodass sich im Notfall oder bei einer Panik alle durch eine einzige nur einen Meter breite Öffnung hindurchdrängeln müssen.

Falls die DB nicht in der Lage sein sollte, die Türen kurzfristig zu reparieren, müssten wegen der Gefährdungslage die Türflügel eigentlich komplett entfernt und der Eingang für die Dauer der Reparatur ohne Türflügel offen gelassen werden.

Da sich aber trotz der Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nichts an dem bedauernswerten Zustand ändert, hat der Autor dies Mitte Januar per E-Mail an Feuerwehr, Polizei und Rheinische Post in Mönchengladbach und natürlich auch an die Deutsche Bahn mitgeteilt. Von der DB kamen bisher zwei automatische Antworten sowie die Bitte, an einer automatisierten Umfrage über Kundenzufriedenheit teilzunehmen, mit dem verhöhnenden Wortlaut: "Helfen Sie uns unser Angebot und unseren Service weiter zu verbessern." Naja! Die Polizei teilte mit, dass man die Meldung an das zuständige Ordnungsamt weiterleite, von dort bisher keine Reaktion, von der Feuerwehr auch nicht. Nur die Zeitung griff das Thema sofort auf und veröffentlichte einen Artikel groß auf der Lokalseite. Die RP hatte auch noch von der DB Aachen erfahren können, die Sache sei "in Arbeit", und dass die Tür durch Vandalismus beschädigt worden sei, und dass Vandalismus ganz speziell in Rheydt ein großes Problem sei. (Der Autor hat noch nie einen Polizisten oder Wachmann auf dem Rheydter Bahnhof gesehen.)

Dass diese Situation über die Sicherheitsbedenken hinaus auch eine äußerst erbärmliche Begrüßung für jeden fremden Besucher der Stadt darstellt, wie überhaupt der ganze Rheydter „Haupt“bahnhof, muss sicher nicht weiter erläutert werden.

Nachtrag des Autors vom 20.02.2013:
Ende Januar wurde eine der beschädigten Türen notdürftig repariert, sodass der Fluchtweg wieder frei ist. Die mit Klebeband geflickten Glasscheiben sind nicht ersetzt worden. Von der Stadtver-

waltung kam auch eine wenig hilfreiche Antwort, nämlich "dass nachbarschützende Rechte lediglich von Eigentümern der angrenzenden Grundstücke geltend gemacht werden können".

Heino Theissen

Aktionsbündnis Verkehrswende in MG

Unter diesem Arbeitstitel versuchen zurzeit, ausgehend von einer Einladung der Grünen in MG, einige Verbünde wie PRO BAHN, ADFC, VCD und lokale Aktionsgruppen eine Aktivengruppe mit dem Ziel einer Verkehrswende in MG einzuleiten. Auch Privatpersonen werden daran teilnehmen.

Ein erstes Treffen am 30.1.2013 noch unter der Leitung der Grünen brachte fast 30 Interessierte zusammen.

Am 5. März 2013 um 19.00 soll nun eine Art Gründungsveranstaltung im Krefelder Hof stattfinden. Dazu werden die Beteiligten einen Kurzvortrag 'meine Vision vom zukünftigen Verkehr in MG' vorbereiten.

Unter der Leitung von VCD und PRO BAHN wird diese erste von den Grünen unabhängige Veranstaltung stehen.

S-Bahnhof Lürrip: Schlecht angebunden und unsicher

Der S-Bahnhof Lürrip hat bereits die Nachteile, dass er keine Busanbindung hat und dass Fahrraddiebe hier ziemlich leichtes Spiel haben. Am 30. Dezember wurde noch ein weiterer Mangel deutlich, als eine junge Frau morgens um ca. 7:45 Uhr auf dem Weg zur Arbeit Opfer eines Raubüberfalls wurde (Bericht u.a. in der Rheinischen Post).

Zeugen gibt es keine, weil wohl keine weiteren Fahrgäste unterwegs waren und die Bahnsteige von der Umgebung aus nicht einzusehen sind. Die Hilferufe der jungen Frau erreichten ebenfalls niemanden - die Bahnsteige sind relativ abgelegen von Straße und Wohnhäusern. Weiterhin hat jeder Bahnsteig nur einen Zugang, und damit auch nur einen einzigen möglichen Fluchtweg, der sich leicht abschneiden lässt. Eine Kameraattrappe soll anscheinend Sicherheit

vermitteln, hilft aber im Ernstfall natürlich nicht.

Zur Verbesserung der Sicherheit würde es vielleicht schon helfen, die momentanen blickdichten Unterstandsnischen durch transparente zu ersetzen. So wären einem potentiellen Täter mögliche Verstecke genommen. Zusätzlich würden echte Kameras zumindest eine nachträgliche Aufklärung erleichtern. Die schlechte Sichtbarkeit von der Umgebung aus ist allerdings schon schwieriger zu korrigieren: Dafür müsste man die massiven Lärmschutzwände, die zu Recht die Anwohner schützen sollen, entfernen oder ebenfalls durch eine transparente Alternative ersetzen. Möglichkeiten für einen zweiten Ausgang pro Bahnsteig sehe ich auch nicht, da sich die entfernten Enden der Bahnsteige sozusagen im Niemandsland befinden.



Wenn sich die Bahnsteige zu beiden Seiten der Volksbadstraße erstrecken würden, wären zwei Zugänge kein Problem. So wie die Dinge stehen, wäre ver-

lässliche Sicherheit nur durch Wachpersonal zu gewährleisten, was recht utopisch ist.

Thomas Bartel

Mönchengladbach und Fahrradverkehr

Das passt immer noch so gut zusammen wie Feuer und Wasser.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat 2012 zum fünften Mal das Fahrradklima in Deutschen Städten getestet. Die große Frage heißt dabei:

Wie wohl fühlen Sie sich als Radfahrerin oder Radfahrer in Ihrer Stadt oder Gemeinde?

Im Einzelnen wurden die Testpersonen befragt, wie sie die folgenden Gesichtspunkte in ihrer Gemeinde bewerten:

- **Fahrrad- und Verkehrsklima**
- **Stellenwert des Radverkehrs**
- **Sicherheit beim Radfahren**
- **Komfort beim Radfahren**
- **Infrastruktur und Radverkehrsnetz**

Bei der Auswertung der Fragen wurden die Städte in 3 Kategorien eingeteilt:

- weniger als 100 000 Einwohner
- 100 000 bis 200 000 Einwohner
- mehr als 200 000 Einwohner

Mönchengladbach gehört zu der letzten Gruppe mit insgesamt 38 Städten und liegt – wen wundert's – auf dem drittletzten Platz. Dahinter rangieren nur noch Wiesbaden und Wuppertal. Wuppertal als Metropole des Bergischen Landes kann sicher nur schwer eine hervorragende Fahrradstadt werden. Aber Mönchengladbach, am platten Niederrhein gelegen, hätte zumindest von der Topographie her gute Chancen, eine echte Radfahrerstadt zu werden. Aber was nutzt die bestens geeignete Topographie, wenn im Denken der Menschen und

in den Entscheidungen der Politiker Radverkehr höchstens als Freizeitbeschäftigung vorkommt.

Auch die Anzahl der Personen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, wirft ein Schlaglicht auf den Stellenwert des Radverkehrs in Mönchengladbach (zum Vergleich Städte mit 230 000 bis 270 000 Einwohner):

Stadt	Teilnehmer
Krefeld	140
Chemnitz	164
Mönchengladbach	196
Augsburg	485
Aachen	669
Braunschweig	1223

Zurzeit wird in Mönchengladbach viel über die Stadtentwicklung diskutiert (Masterplan, Verkehrsentwicklungsplan, Arcaden, Entwicklung der Hindenburgstraße). Es ist zu hoffen, dass bei all den Überlegungen der Radverkehr endlich einen höheren Stellenwert erhält. Im Rahmen einer vernünftigen Verkehrspolitik müssen die verschiedenen Mobilitätsarten gleichberechtigt nebeneinander stehen. Es muss endlich Schluss sein mit dem Autovorrang in Mönchengladbach. Dafür steht auch der VCD:

Mönchengladbach – Vernünftig mobil!

Den genauen Fragenkatalog und die Auswertungen findet man unter www.adfc.de/fahrradklima-test

Martin Asbeck

Der Rucksack und seine Tücken

Es gibt ihn in den verschiedensten Ausführungen. Geradezu winzig, mehr ein Accessoire oder als überdimensionales Tragegestell zum Transport von allem möglichen. Auch von Bahnreisenden oder anderen Nutzern des ÖPNV wird er gerne genutzt, da man die Hände frei hat und man mit der Last auf dem Rücken z.B. Treppen erheblich besser bewältigen kann. Gehbehinderten fällt er weniger lästig als eine Tasche.

Leider hat sein Gebrauch in Bus und Bahn so seine Tücken. So mancher Rucksackträger vergisst ihn, sobald er ihn auf dem Rücken trägt. Das ist bei kleinen Exemplaren oder solchen die nur mäßig gefüllt schlaff herunterhängen nicht weiter tragisch. Problematisch wird es jedoch bei prall gefüllten und übergroßen Exemplaren. Schon eine Vierteldrehung mit einem solchen Exemplar auf dem Rücken hat auf andere Reisende in der Bahn Auswirkungen, die manchmal sogar einen Dominoeffekt hervorrufen.

Die Gänge in Bussen und Bahnen sind eng. Mit einem Rucksack kommt man häufig besser voran, als mit einem Koffer. Gerade zu den Hauptreisezeiten sieht man junge Leute in der Bahn, deren Rückenlast einem jedem Sherpa auf einer Himalaya-Expedition Ehre machen würde. Erst kürzlich konnte ich ein junges Paar beobachten, das so ausgestattet einen Regionalexpress bestieg. Er ging voraus und schaute dabei regelmäßig links und rechts nach hinten über seine Schulter, um festzustellen, ob seine Partnerin noch folgen konnte. Dabei drückte er seinen Monsterrucksack den

sitzenden Reisenden entlang des engen Ganges ständig ins Gesicht. Da Platz für Gepäck in der 2. Klasse von Doppelstockwagen kaum vorhanden ist, nahmen die Rucksäcke des jungen Paares anschließend auch je einen Sitzplatz ein. Der Zug war voll, andere mussten stehen. Zugegeben, fast jeder stellt seine Handtasche oder seinen Aktenkoffer auf den freien Sitz neben sich. Aber Taschen kann man bei Bedarf auf den Schoß nehmen. Bei einem Rucksack von der Größe eines Schwarzbären ist das schlecht möglich. Einen Koffer kann man wenigstens längs in den Gang stellen, ein Tourenrucksack versperrt den kompletten Durchgang. Hinweise auf die Lage des Mehrzweckabteils im Zug von Seiten Bahn vor Einfahrt des Zuges wären hier sicher hilfreich.

Auch junge Mütter nutzen den Rucksack gerne. Das Gepäck auf dem Rücken, je ein Kind rechts und links an Hand. In der Bahn dann das gleiche Problem, wie bereits vorhergehend geschildert.

Ist der Rucksack nicht allzu schwer, sollte man ihn vor dem Einstieg in Bus und Bahn besser vom Rücken nehmen. Dann behält man die Kontrolle und rempelt keine anderen Fahrgäste an. Hat der Rucksack die Ausmaße eines erwachsenen Schafs, achte man auf das Mehrzweckabteil. Seine Lage wird in großen Bahnhöfen meist im Zugzielanzeiger angezeigt. Im Regelfall befindet es sich praktischerweise in der Nähe des Aufzugs. Ihre Mitreisenden werden es Ihnen danken.

Detlef Neuß



Zukunft Schiene

Unter diesem Titel hat der ehemalige Chef der EURO-Bahn Hans Leister eine Webseite aufgebaut, die für den Bahnverkehr von morgen wirbt. Die Aussage auf der Startseite von „www.zukunft-schiene.de“ fasst das Ziel kurz zusammen:

Der Schienenverkehr hat Zukunft. Geringe Reibung durch Stahlräder auf Stahlschienen, geringer Luftwiderstand durch Bildung von Zügen und einfache Nutzung elektrischer Energie zeichnen das System Rad-Schiene aus. Probleme:

der Schienenverkehr kann nur bei ausreichender Auslastung seine Vorteile ausspielen, die überkommene Organisationsstrukturen des Bahnsektors sowie unfaire Wettbewerbsbedingungen zu anderen Verkehrsträgern behindern die Entwicklung.

Die Seite arbeitet mit ‚Deutschland-Takt‘ und ‚Deutschland-Tarif‘ zusammen. Auch dies wichtige Aktionen um den Bahnverkehr in Deutschland voran zu bringen.

Kurz gefasst

VCD-Jahresausflug 2013

Es soll dieses Jahr einen Ausflug geben. Nur wann und wohin ist noch festgelegt. Da der Versand von Anschreiben an die Mitglieder mit dem Wegfall des Infobriefs erheblich teurer geworden ist, werden wir nach einer Entscheidung, diese auf der Homepage des Kreisverbandes im Internet setzen. Bitte informieren Sie sich dort.

Loslegen für Tempo 30!

Unter diesem Motto werden bis November 1 Million Unterschriften europaweit gebraucht.

Unterschreiben Sie jetzt!

Für Tempo 30 in Deutschland:
<http://tempo30.vcd.org/mitmachen.html>

Für Tempo 30 in Europa:
<http://de.30kmh.eu>

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. März 2013

24. April 2013

22. Mai 2013 Jahresversammlung

26. Juni 2013

7. Juli 2013: Niederrheinischer Radwandertag

24. Juli 2013

Falls nicht anders vermerkt: Treffpunkt: Gaststätte ‚Krefelder Hof‘. Am alten Busüberlandbahnhof; 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.





Einladung zur Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

Mittwoch, 22. Mai 2013
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. Wahlen
 - a) Wahl des/der Vorsitzenden
 - b) Wahl der zwei stellvertretenden Vorsitzenden
 - c) Wahl des Finanzverwalters
 - d) Wahl der Kassenprüfer/innen
 - e) Wahl des/der Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung
6. Anträge
7. Vorschau auf das kommende Jahr
8. Verschiedenes

Für den Vorstand
Roland Stahl