



NIERS-Info

VCD

Ausgabe 39
Januar 2014

Informationen für den VCD Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen



Der neue Bahnsteig in der Kreistadt Heinsberg
(Foto Roland Stahl 15.12.2013)

Inhalt:

Wurmtalbahn Lindern – Heinsberg
reaktiviert

Bilder Wurmtalbahn Lindern –
Heinsberg reaktiviert

Kommentar zur neuen IC-Verbindung

Verkehrsforum EFM3 in Düsseldorf
Aktionsbündnis Verkehrswende in MG
Kurz gefasst
Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
Nachdem das Jahr 2013 mit vielen Aktivitäten endete, wird uns in diesem Jahr die Aktionsgemeinschaft Verkehrswende in Mönchengladbach weiterhin beschäftigen. Hoffen wir, dass bei der Kommunalwahl in diesem Jahr dies auch einen Niederschlag zeigt. Nach der Wiedereröffnung der Bahn nach Heinsberg werden in 2014 eventuell die Weichen für eine Reaktivierung des Abschnitts Linnich - Baal gestellt. Hoffentlich auch mit einer Fortführung

nach Ratheim. Es wird auf jeden Fall wieder ein interessantes Jahr.

Ich möchte darauf hinweisen, dass unsere Jahresversammlung 2014 ausnahmsweise im April stattfindet. Bitte die Einladung am Ende beachten. Ich bitte um rege Teilnahme, da nur so unser Kreisverband Bestand haben kann.

Ich wünsche Ihnen für 2014 alles Gute!
Ihr Roland Stahl

Wurmtalbahn Lindern – Heinsberg reaktiviert

Die ganze Kreisstadt Heinsberg und gefühlt die halbe Region war auf den Beinen in Heinsberg und in den Zügen, als die Bahnstrecke Lindern – Heinsberg nach 33 Jahren Bahnabstinenz am 15.12.2013 wiedereröffnet wurde. In Heinsberg selbst, aber auch in den Ortsteilen, die nun wieder über die Schiene erreichbar sind, war eine einmalige Feststimmung: Passanten winkten fröhlich oder machten sogar Laola-Wellen für die neuen Züge. Diese waren so gut gefüllt wie U-Bahnen zur Hauptverkehrszeit.

Die Wiederanbindung an den Eisenbahnpersonenverkehr im Stundentakt mit direkten Zügen Heinsberg – Aachen (als Flügelzug der RB 33 Duisburg – Aachen) von früh morgens bis spät abends bietet für die Kreisstadt enorme Entwicklungspotentiale. Heinsberg gewinnt dadurch einen wichtigen Standortfaktor; Zentralität und Attraktivität der Stadt dürften wesentlich steigen. Doch auch das gesamte Umland profitiert

durch die Strecke, die zentral einige Teile des Kreises erschließt.

Nachhaltigkeit

Für weite Bevölkerungsteile, die zur Arbeit oder zum Studium nach Aachen pendeln, ist die schnelle und direkte Bahnverbindung eine attraktive Alternative zum PKW. Zudem wird dem demographischen Wandel Rechnung getragen: Eine Vielzahl älterer Menschen kann oder will nicht mehr den PKW als Fortbewegungsmittel nutzen. Die Bahn bietet gute Mobilität auf hochwertigem Niveau. Darüber hinaus wird die Umwelt entlastet und der Lebenswert der Kommunen gesteigert, wenn Menschen vermehrt Busse und Bahnen benutzen.

Elektromobilität

Die Elektromobilität ist überall in aller Munde und Politiker und Verbände fordern deutschlandweit den Ausbau und die weitere Förderung der E-Mobilität. Im Kreis Heinsberg wird nicht nur über die E-Mobilität geredet, sondern Elektromobilität auch in Form einer 13 km langen reaktivierten Eisenbahnstrecke

umgesetzt. Neben den ökonomischen und ökologischen Vorteilen einer elektrifizierten Eisenbahnstrecke ist die Elektrifizierung zeitgleich Garant für einen aktiven Lärmschutz. Denn Elektrotriebzüge sind signifikant leiser, als vergleichbare Dieseltriebwagen.

Potential für weitere Reaktivierungen

Das Heinsberger Projekt setzt Maßstäbe und hat damit eine Vorbildfunktion über die Grenzen der Region hinaus,

aber auch mit Blick auf direkte Nachbarstädte. Der VCD Kreisverband sieht darüber hinaus auch Potential für weitere Reaktivierungen im Personenverkehr, wie den wichtigen Lückenschlüssen zwischen Linnich, Baal und Ratheim oder zwischen Roermond und Dalheim. Wir wünschen dem Reaktivierungsprojekt Lindern – Heinsberg viel Erfolg und allzeit gute Fahrt!

Michael Bienick

Bilder Wurmthalbahn Lindern – Heinsberg reaktiviert



Alle Bilder von Roland Stahl am 15.12.

Neue IC-Direktverbindung vom linken Niederrhein nach Berlin

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird montags bis freitags eine neue tägliche Intercity-Verbindung Aachen – Hannover – Berlin (und zurück)

angeboten. Der neue Fernzug IC 2222 startet am Aachener Hauptbahnhof ab dem 16. Dezember um 5:45 Uhr und erreicht mit Halten in Herzogenrath



(5:59), Geilenkirchen (6:08), Rheydt (6:36), Mönchengladbach (6:43), Viersen (6:54) und Krefeld (7:06) sowie weiter über die Ruhrschiene und Hannover den Berliner Hbf um 12:06 Uhr. Auf seiner Fahrt in Richtung Berlin „bummelt“ der IC zwischen Aachen und Duisburg der Regionalbahn 33 (Abfahrt in Aachen 5:37 Uhr) hinterher und ist so auf diesem Abschnitt nur geringfügig schneller als diese.

Zu seiner Rückfahrt startet der IC 2223 um 13:55 Uhr am Berliner Hbf und erreicht nach Halten in Krefeld (18:43), Viersen (18:55), Mönchengladbach (19:04), Rheydt (19:09), Geilenkirchen (19:27) und Herzogenrath (19:35) den Hauptbahnhof in Aachen um 19:50 Uhr.

Für Wagenzüge unüblich: Zug wird in Hannover vereinigt bzw. geflügelt

In Hannover erhalten die Züge eine für Tageszüge relativ lange Standzeit von 16 Minuten, um mit dem IC 2388 (Frankfurt – Berlin) vereinigt bzw. auf der Rückfahrt von Berlin vom IC 2385 (Berlin – Frankfurt – Stuttgart) geflügelt zu werden – so legt es zumindest der Fahrplan auf bahn.de nahe. Das Vereinigen bzw. Flügel des Zuges in Hannover bedeutet vermutlich für den Abschnitt Aachen – Hannover einen relativ kurzen Zug, bei der Preisabfrage für die Verbindung erhält man bei bahn.de die Auskunft „voraussichtlich starke Nachfrage“.

Zusätzlich zum neuen IC-Angebot erhält die bereits bestehende IC-Verbindung

an Freitagen von Aachen nach Berlin (IC 1918) sowie die IC-Verbindung an Sonntagen von Berlin über Aachen nach Köln (IC 1919) einen zusätzlichen Halt in Geilenkirchen. Diese Züge hielten im vergangenen Fahrplan nicht in Geilenkirchen.

Irritationen zum IC-Halt Geilenkirchen

Die ursprüngliche Ankündigung der DB im September, dass die montags bis freitags verkehrenden ICs nicht in Geilenkirchen halten würden, sorgte zunächst vor Ort für Irritationen. Nach Kritik aus dem Kreis Heinsberg und vom Fahrgastverband Pro Bahn, wurde von Seiten der DB im Oktober jedoch noch ein Halt in Geilenkirchen angekündigt und im November in die Fahrplanauskunft eingepflegt. In Geilenkirchen besteht so künftig morgens in Fahrtrichtung Berlin eine attraktive Übereck-Umsteigemöglichkeit aus der Kreisstadt Heinsberg.

Die Bundestagsabgeordneten für den Kreis Heinsberg, Wilfried Oellers (CDU) und Norbert Spinrath (SPD), sprachen sich in der Heinsberger Zeitung dafür aus, Möglichkeiten zu einer Ausweitung des Fernverkehrs nachzugehen. Sie sprachen im Zusammenhang mit dem neuen IC von einem „Fortschritt“ und „wichtigen Angebot“ und wollen die neue Verbindung auch selber bei Fahrten von und zur Hauptstadt nutzen.

Michael Bienick

Kommentar zur neuen IC-Verbindung

Erster Anfang ist gemacht

Mit dem neuen Fernzugangebot am linken Niederrhein ist ein erster Anfang gemacht. Doch um eine wirklich attraktive Alternative zum Flugzeug und Auto zu sein, sollte das Fernzugangebot in der Region noch ausgeweitet werden: Angebracht wäre ein Mindestangebot von sechs bis acht IC-Zugpaaren. Fernzüge entlasten nicht nur die Umwelt, sondern haben auch in der Reisekette von Stadtzentrum zu Stadtzentrum einen deutlichen Vorteil gegenüber dem Flugzeug: Lange, zeitaufwändige Wege von und zum Flughafen, Kontroll- und Check-in-Zeiten lassen sich beim Benutzen von Fernzügen einsparen. Im Vergleich zur Autofahrt reist man im Fernzug deutlich bequemer, kann entspannt ein Buch lesen oder während der Fahrt arbeiten. Um diese Vorteile auch wieder rundweg nutzen zu können, müsste der Fernverkehr der DB wieder zurück in die Fläche. Mit dem Interregio gab es bis ins Jahr 2000 einen zwei-stündlichen Fernverkehr von der Region Aachen, der Region Heinsberg und Mönchengladbach nach Berlin oder weiteren Zielen in Ostdeutschland. Leider fiel dieses attraktive, erfolgreiche und

allseits beliebte Zugangebot dem Rotstift des damaligen Bahnvorstands zum Opfer, der die DB im Auftrag der Politik an die Börse bringen wollte. Von einem Jahr auf das nächste wurden damals zahlreiche Regionen in Deutschland vom Fernverkehr abgehängt.

Dabei ist die Fernzugesbindung der Region ein wichtiger Standortfaktor für die lokale Wirtschaft. Hier ist besonders die Politik in der Rolle, einen angemessenen Rahmen zu setzen. Anders, als der Regionalverkehr, der von den Bundesländern verantwortet und mit Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert wird, muss die DB ihren Fernverkehr bekanntlich eigenwirtschaftlich betreiben. Ein Teil des IC-Verkehrs ist jedoch – auch wegen steuerlicher Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsmitteln – offenbar nur schwer eigenwirtschaftlich zu betreiben. Doch auch der Fernzugverkehr gehört zur Daseinsvorsorge des Staates: Die Bundespolitik ist daher in der Akteursrolle, die Mindeststandards der Bedienung für ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz festzuschreiben.

Michael Bienick



Verkehrsforum EFM3 in Düsseldorf

Am 23.11.2013 fand in Düsseldorf ein gemeinsames Verkehrsforum von VCD und PRO BAHN zum Thema EFM3, elektronisches Fahrgeldmanagement im ÖPNV in Düsseldorf statt. Zum Thema gab es folgende Referate:

Jürgen Eichel, VCD, zum Thema Elektronisches Fahrgeldmanagement:

Grundsätzlich sei das EFM zu befürworten. Das derzeit unübersichtliche Tarifmanagement könne durch EFM einfacher werden, wobei man grundsätzlich nichts gegen Tickets wie z.B. das Ticket 2000 habe. Folgende Beispiele für EFM in Deutschland wurden aufgeführt:

1. die Kolibri-Karte in Schwäbisch-Hall, mit Check in - Check out System für Gelegenheitsfahrer. Bei Systemversagen wird der Fahrpreis nach Historie zugeordnet.

2. BOB in Bremen bietet Fahrten zum günstigsten Tagestarif. Nach dem Einchecken muss das Fahrziel selbständig eingegeben werden. Das BOB deckt 4% aller Fahrten ab.

3. Check, die PlusCard in Münster, hierbei findet nur ein Check in statt, danach hat man 90 Minuten freie Fahrzeit, danach wird ein erneuter Check in nötig, gilt nur in Münster und gibt es auch als Flex-Abo für Fahrten vor 8.00 Uhr. Für Einzelticketnutzer wurden keine Probleme gesehen, bei Abokunden gab es jedoch Akzeptanzprobleme.

4. "Get in" in Hanau mit Check in – Check out System. Das Ticket wird kostenlos ausgegeben, aus Kostengründen nicht ausgeweitet und am Jahresende eingestellt.

Modellversuche wurden nicht weiterverfolgt. Insgesamt ist das EFM in Deutsch-

land nicht verbreitet und hat eine geringe Akzeptanz bei Vielfahrern.

Arrien Kruyt und Tim Boric, Rover, zu Erfahrungen mit der OV-Chipkaart in den Niederlanden:

Erfahrungen hiermit gibt es seit 2005 in Rotterdam und seit 2012 in den gesamten Niederlanden. Die Ziele waren eine bessere Einnahmenverteilung zwischen den Verkehrsbetrieben, eine bessere Planung, es sollte bequemer werden, die Zahlung sollte nach Kilometern statt nach Tarifzonen erfolgen, es sollte eine Karte für alle öffentlichen Verkehrsmittel geben, Schalter und Automaten sollten entfallen und es sollte eine automatische Aufladung möglich sein.

Es wurden jedoch auch Nachteile des Systems deutlich. Das Ein- und Auschecken wird oft vergessen, Zeitkarteninhaber müssen ebenfalls ein- und auschecken, beim Übergang zu anderen Verkehrsbetrieben muss erneut ein- und ausgecheckt werden, die Gruppenpreise sind zu kompliziert, in der Praxis passen nicht alle Reiseprodukte auf eine Karte, es gibt Problemen mit internationalen Fahrgästen, Bahnhofstunnel die z.B. Stadtteile miteinander verbunden haben sind nicht mehr öffentlich zugänglich und das Einkaufen im Bahnhof ist ohne Fahrkarte nicht mehr möglich. Nach Einführung der OV-Chipkaart wurden Fahrgastverluste verzeichnet und das Aktivieren der Karte ist kompliziert, da jedes Verkehrsunternehmen sein eigenes System hat. Es gab Staus beim Ein- und Aussteigen. Für Touristen ist das System problematisch, weil sie nicht wissen, wo sie die Fahrkarten bekommen.

Fazit von Rover: Das System wurde am Fahrgast vorbei für die Interessen der

Verkehrsunternehmen entwickelt. Die Zahlen zur Fahrgastentwicklung sind geheim und werden nicht publiziert, lediglich Veolia spricht von einem Fahrgastrückgang von 10%.

Lothar Ebbers, PRO BAHN, Verbundtarife – einfach, klar und Leistungsgerecht? VRR- und VRS-Tarif kritisch beleuchtet.

Der VRR-Tarif hat 6 Preisstufen von K (Kurzstrecke) über A (ein Tarifgebiet) bis E (gesamter Verbundraum). Hierzu zwei Extrembeispiele: In Preisstufe B gibt es Reichweiten zwischen 2 und 43 Kilometern, in Preisstufe B kommt man in einem Fall bis zu 51 km weit in Preisstufe E in einem anderen nur 44 km. Es gibt erhebliche Reichweitenunterschiede innerhalb der einzelnen Preisstufen und die Nutzenschwelle sinkt extrem, je höher die Reichweite des Tickets ist.

Der VRS-Tarif hat 8 Preisstufen. Auch beim VRS-Tarif gibt es extreme Reichweitenunterschiede innerhalb der einzelnen Preisstufen. Im Extrembeispiel variiert die Reichweite in Preisstufe 5 zwischen 25 und 208 Kilometern. Die Schwerpunktreichweiten sind weniger extrem. Die Preissprünge zwischen den einzelnen Preisstufen sind im VRS weniger extrem als im VRR. Die Nutzenschwelle liegt im VRS insgesamt höher als beim VRR.

Im VRR ist der Preisunterschied beim Bartarif zwischen den einzelnen Preisstufen extrem hoch und manchmal nicht mehr leistungsgerecht. Im VRS sind die Preise pro km im Bar- und Zeitkartentarif deutlich höher als im VRR und oft nicht leistungsgerecht. Die Problematik der Tarifstruktur ist, dass es eine stark variierende Konkurrenzsituation zwischen ÖPNV und MIV gibt. Ein insgesamt akzeptabler Mix mit jedoch zum

Teil hohen Preisen schreckt die Kunden eher ab.

Till N. Ponath, VRR, Check in – Check out für alle? EFM3, Planungen im VRR Marktstrukturen und Kunden anforderungen verändern sich im ÖPNV nachhaltig, z.B. durch den demografischen Wandel und die zunehmende Digitalisierung (zunehmende Verbreitung von Smartphones). Die Kundeakzeptanz eines Systems wird bestimmt von Können, Wollen und Kennen. Die bedeutet niedrige Eintrittsbarrieren, das Anbieten digitaler Lösungen und das Informieren der Kunden über die vorhandenen Möglichkeiten. Als Vorteil für den Fahrgast wurden genannt: komfortabel, durchgängiger, bargeldlos, günstige Tarife, transparente Abrechnungen und Rabatt. Die Vorteile für die Betriebe sind z.B.: höhere Attraktivität und Imagegewinn.

Als Erfolgsbeispiele wurden die Octopus-Card in Hong Kong und die oyster-card in London, sowie das mobile Online-Angebot der Lufthansa angeführt. Es gibt viele unterschiedlich Kundengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Die Entwicklung kundenrelevanter Mobilitätsdienste wird angestrebt, eine Machbarkeitsstudie zurzeit erstellt.

Als Ziele wurden genannt: die Senkung von Zugangshemmnissen, die Neukundengewinnung, die Erhöhung der Tarifergiebigkeit, die Unterstützung der Planung, die Optimierung von Vertrieb und Betrieb und die Überzeugung von Neu- und Bestandskunden vom Vorteil des Systems.

Die Ermittlung der Fahrstrecke des Kunden soll durch Check in – Check out erfolgen. Derzeit stellt sich noch die Frage nach der Beschaffenheit der Terminals. Als Basis des Systems soll die Chipkarte dienen, um die Diskrimi-



nierung von Kunden auszuschließen. Daher findet keine Fixierung auf Smartphones statt. Die Chipkarte selbst muss von den Verkehrsunternehmen ausgestellt werden, sie soll jedoch von jedem verkauft werden können. Die Sicherheit der Daten entspricht der Norm. Die ermittelten Daten können für Marktforschung, Angebotsplanung und Einnahmenaufteilung genutzt werden.

Fest steht, dass das Checken die Fahrgastströme an Knotenpunkten verzögert. Hierzu müssen noch Lösungen entwickelt werden.

Es stellt sich die Frage nach den Rahmenbedingungen für die Einführung des eTarifs. Kundenkommunikation bedeutet die Schaffung von Akzeptanz und Vermittlung von Wissen über die Nutzung des Systems. Der Datenschutz soll wie folgt gewährleistet werden: Personendaten und Wegedaten werden getrennt voneinander gespeichert. Ein anonymer Kauf eines Tickets soll durch Prepaid-Angebote sicher gestellt sein. Es sind jedoch noch viele Fragen offen und müssen beantwortet werden.

Till N. Ponath, VRR, Überlegungen zum elektronische Tarif – Kilometer statt Fläche?

Die Fahrten im heutigen VRR-Tarif sind teilweise zu günstig und teilweise zu teuer. Im E-Tarif kann die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und unterschiedlicher Gebiete (Stadt, Fläche) berücksichtigt werden. Leitlinien für das System wären der Wegfall von Grenzen, Nutzungshäufigkeitsrabatte, ein einfacher, nutzungs- und typengerechter Tarif, die Nutzungsintensivierung und die Schaffung von Bindungsanreizen.

Bei den Preisen soll ein Grundpreis mit einem nutzungsabhängigen Festbetrag sowie einem nutzungsabhängigem Leis-

tungsbetrag kombiniert werden. Fest- und Leistungsbetrag sind fahrtabhängig. Es wird auch an den Wegfall von Tarifprodukten gedacht. EFM3-Mustertarife für verschiedene Mustertypen mit und ohne Grundpreis inklusive einer Deckelung sind in unterschiedlichen Abstufungen zu entwickeln. Tarifliche Migration kann auf dem Weg über Pretest und Pilotgebieten erfolgen. Nach Auswertung und Optimierung kann der Tarif im Regelbetrieb eingeführt werden.

Jürgen Eichel, VCD, Thesen zum elektronischen Fahrgeldmanagement
EFM3 kann unter bestimmten Bedingungen für die Kunden nützlich sein. Voraussetzung dafür ist eine kundenfreundliche Ausgestaltung.

Durch ein km-basierten Tarif können Sprungkosten vermieden werden und verbundübergreifende Fahrten vereinfacht werden.

Es muss möglich bleiben, auch ohne Chipkarte oder Mobiltelefon und ohne Preisgabe der Identität den ÖPNV zu nutzen.

Check in ist grundsätzlich akzeptabel, ein obligatorisches Check out für Zeitkarten jedoch nicht.

Die Abschaffung der flächenhaften Zeitkarten ist inakzeptabel.

Die Umsetzung des kontrollierten Vordereinstiegs in Bussen funktioniert bereits heute nur ohne Verzögerungen für die Fahrgäste, weil sie an viel frequentierten Haltestellen nicht umgesetzt wird. Angesichts des massiven Investitionsstaus im ÖPNV muss die Frage erlaubt sein, ob die Priorität bei den Kosten für die Einführung eines E-Tarifs liegen sollte.

Eine Pilotanwendung sollte es allenfalls in einem jederzeit rückholbaren Modellversuche geben.

Fazit des VCD: Intelligent gestaltet und eingesetzt können EFM-Systeme Vorteile für Kunden und Unternehmen bringen. Eine technische Radikal-Lösung mit unzureichender Beachtung der Kundenwünsche würden dagegen das Medium grundsätzlich in Misskredit bringen, was zu bedauern wäre.

Fazit des Autors:

Das bestehende Tarifsystem im ÖPNV ist sicher unübersichtlich und teilweise ungerecht. Das elektronische Fahrgeldmanagement könnte hier Abhilfe schaffen und den Übergang in andere Tarifgebiete erleichtern. Auch die Zahl der Schwarzfahrer würde deutlich sinken. Die unsichere Gewährleistung des Datenschutzes und die mangelnde Kostenkontrolle beim E-Tarif, man weiß nicht genau, wie hoch die Kosten am Monatsende sind, sind jedoch Kritik-

punkte von Gewicht. Auch bei der praktischen Umsetzung des Ein- und Auscheckens sind noch beinahe alle Fragen offen. Sollte es hierbei zu Zeitverzögerungen für den Kunden kommen, wird die Nutzung des ÖPNV unattraktiver, was zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen führen würde. Die Erfahrungen der Kollegen von Rover sind hier ein warnendes Beispiel. Überlegungen, einen E-Tarif einzuführen, sollte man auf keinen Fall einstellen. Von übereilten Modellversuchen oder Pilotprojekten ist jedoch im Interesse der Kunden Abstand zu nehmen. Ein misslungener Modellversuch würde die Akzeptanz der Kunden für ein solches System zunichte machen und seine Einführung auf Jahre hinaus verhindern.

Detlef Neuß

Aktionsbündnis Verkehrswende in MG

Am 10. Oktober 2013 fand die Auftaktveranstaltung im Bahnhof Geneicken statt. Wider Erwarten sind über 60 Interessierte gekommen. Nach einer Vorstellungsrunde und ersten Anmerkungen der vier anwesenden Verbände gab es eine sehr gute Diskussion. Es wurden viele Fragen gestellt. Aber auch kritische Anmerkungen und Hinweise kam. Insgesamt war es eine erfolgreich Veranstaltung.

Ausgehend von diesem Erfolg wurde am 7. November die weitere Arbeit des

Aktionsbündnisses beschlossen. Es wurden 4 Arbeitsgruppen gebildet:

- Fahrrad
- ÖPNV
- Fußgänger
- Intelligenter Autoverkehr

Diese Gruppen werden sich regelmäßig treffen.

Alle Informationen und Termine werden auf einer Internet-Seite unter

<http://www.verkehrswende-mg.de> veröffentlicht.

Bitte nutzen Sie die Seite um sich über den aktuellen Stand zu informieren.



Kurz gefasst

RE-Halt in Mönchengladbach-Wickrath

Seit dem 16. Dezember 2013 halten morgens und nachmittags die RE4-Verstärkerzüge in Wickrath.

Nach Düsseldorf ab: 6.17/6.37/7.17/7.37
Von Düsseldorf an:

16.09/17.20/18.09/19.20

Buslinie 023 fährt nicht mehr ins JHQ

Am 12.12.2013 ist der planmäßige Busverkehr in das ehemalige Natohauptquartier eingestellt worden. Nach dem Abzug der britischen Truppen war die Nutzung der Linie hinter Hardt gegen Null gelaufen. Der VCD hat vorgeschlagen, die gesparten Buskilometer für eine Verbindung nach Dülken zu nutzen. Zurzeit gibt es keine direkte Verbindung aus Hardt in das Gewerbegebiet Mackenstein. Unser Vorschlag ist, die Linie CE89 über Mackenstein hinaus nach Hardt zu verlängern. Das sind nur wenige Kilometer.

ICE/IC von/nach Berlin entfällt

Durch den neuen werktäglichen IC entfallen der ICE und IC zwischen Mönchengladbach und Berlin am Freitag und Sonntag.

Neue ICE3 im Einsatz

Als Weihnachtsgeschenk an die Fahrgäste hat das Eisenbahnbundesamt kurz vor Weihnachten nun die neuen ICE3-Züge zugelassen. Die DBAG hat diese im Weihnachtsverkehr erstmalig eingesetzt. Die Erfahrungen werden dann für die Inbetriebnahme der weiteren Züge genutzt. Mit ein Verspätung von 2 Jahren werden diese Züge nun hoffentlich zu einer Stabilisierung der angespannten Lage bei den Hochgeschwindigkeitszügen beitragen. Bleibt aus Fahrgastsicht nur zu hoffen, dass es nicht irgendwelche versteckten Kinderkrankheiten gibt.

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.

22. Januar 2014

26. Februar 2014

30. Januar 2014

**19 Uhr AG Verkehrswende
Bahnhof Geneicken**

26. März 2014

23. April 2014 (**Jahresversammlung**)

28. Mai 2014

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.





Einladung zur Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

Mittwoch, 23. April 2014
in der Gaststätte Krefelder Hof
Mönchengladbach, Hindenburgstraße 224
Beginn 19.30 Uhr

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

Für den Vorstand
Roland Stahl