

VCD

Mobilität für
Menschen.



Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen
Ausgabe 50, Sommer 2022

RegioInfo



Radwandertag 2022

Aus dem Inhalt:

Modalsperre in Kempen, Niederrheinischer Radwandertag, RE10 Ersatzverkehr
Radverkehrskonzept wird umgesetzt, Umweltfreundliche Mobilität in Kempen
Steuergelder für kostenlose Dauerparker, Radentscheid Mönchengladbach
Alternativen zum Ausbau der A52, Jahresbericht Mai 2021 bis Juli 2022

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung

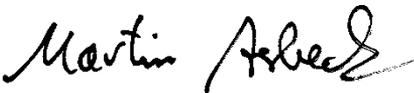
RegioInfo Ausgabe 50 – Herbst Sommer 2022

Grußwort

Liebe Mitglieder

seit der letzten Ausgabe des Regio-Info im Herbst 2021 ist so viel passiert. In allererster Linie denke ich an den Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine. Es ist unglaublich, wie viel menschliches Leid und welche sinnlose Zerstörung durch den Krieg entsteht. Da kommen mir die Probleme, die für unser Land entstehen, geradezu gering vor. Und doch stecken wir in einem Dilemma. Sollen für die Aufrechterhaltung unserer Lebensweise die mühsam erkämpften Maßnahmen zum Klimaschutz wieder zurückgenommen werden? Weiterbetreiben der Atomkraftwerke? Verlängerung des Braunkohletagebaus? Russisches Erdgas durch Fracking-Gas ersetzen? Wir können und müssen diese Fragen nicht entscheiden, aber wir können und müssen in unserem Lebensbereich auf eine nachhaltige Lebensweise achten.

Viele Grüße



Martin Asbeck

Niederrheinischer Radwandertag 2022

von Susanne Jud

Nach einer Anfrage der Marketinggesellschaft MGMT entschlossen wir uns in Mönchengladbach nach ein paar Jahren Abstinenz, uns wieder am Niederrheinischen Radwandertag zu beteiligen.

In Kempen hatten wir auch einen Stand aufgebaut, diesmal nicht auf dem Buttermarkt, sondern auf dem Parkplatz an der Burg. Rege Teilnahme herrschte in Kempen trotz dieser Ortsverlagerung. Den Stand betreute das Team aus Gisela Ditzen, Klaus Hegmanns, Achim Rothe und Michael Seibert.

Die „Stempelstelle“ für Mönchengladbach war auf dem Odenkirchener Martin-Luther-Platz. Bei bestem Wetter hatten sich außer uns neben dem Info-Mobil der Stadt Mönchengladbach noch die Radstation der Diakonie, der ADFC Mönchengladbach e.V. und der **RADENTSCHEID MÖNCHENGLADBACH** eingefunden.



Am Stand in MG waren wir zu viert und konnten uns abwechseln. Vormittags übernahmen Martin Asbeck und Detlef Neuß, nachmittags Marcus Busch und ich.

Über den Tag verteilt kamen immer wieder Fahrradfahrer zu uns, die eine der Touren fuhren, die dieses Jahr vom ADFC nach Knotenpunkten gestaltet worden waren.

Leider gab es keinerlei Angebote zur Stärkung für die Teilnehmenden, lediglich das benachbarte Bistro wurde gelegentlich aufgesucht.

So hielt sich niemand länger als für eine kurze Information bei den verschiedenen Infoständen auf. Da würden wir uns fürs kommende Jahr mehr Aufenthaltsqualität wünschen, um besser in Kontakt treten zu können. Immerhin wird das die 30.e Ausgabe, und der Veranstalter hat bereits einen attraktiven Ort angedeutet.

Neben der Unterschriftensammlung für den Radentscheid war der beste Anknüpfungspunkt, um ins Gespräch zu kommen, übrigens unsere Mobifibel. Diese wurde gerne mitgenommen.



RE10 Ersatzverkehr

Von Michael Seibert

Aufgrund von Erfahrungsberichten seiner Mitglieder sieht sich der VCD Kreisverband Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen veranlasst, zum Start des Schienenersatzverkehrs auf der Strecke des RE10 „Niers Express“ zwischen Krefeld und Kempen wie folgt Stellung zu nehmen.

Der Niers-Express steht bekanntermaßen seit Jahren in der Kritik, da offensichtlich Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb so geringe Reserven aufweisen, dass bereits kleine betriebliche Ereignisse erhebliche Störungen im Betriebsablauf nach sich ziehen, zum Leidwesen der Fahrgäste.

Immerhin wurde und wird gegenwärtig in die Verbesserung der Infrastruktur investiert, allerdings häufig verbunden mit monatelangen Streckensperrungen, Umleitungen und Ersatzverkehren. All diese Erfahrungen haben aber offenbar nicht ausgereicht, für die am 25.06. gestartete, insgesamt 5 Monate währende Sperrung

zwischen Krefeld und Geldern/Kleve einen auf Antrieb funktionierenden Ersatzverkehr auf die Beine zu stellen.

Es wird an dieser Stelle auf die Schilderung von Einzelerlebnissen dieses Wochenendes verzichtet. Stattdessen soll aufgelistet werden, was eigentlich zu erwarten gewesen wäre und was offenbar nicht funktioniert hat.

1. Es reicht nicht aus, die Information über die Abfahrtsstelle des Ersatzverkehrs in den Anhängen zu Pressemitteilungen sowie in Krefeld Hbf irgendwo auf dem Bahnsteig in einzelnen Schaukästen zu verstecken. Diese Information muss groß und für Ankommende aus allen Richtungen von weitem deutlich sichtbar auf allen Bahnsteigen, den Treppenabgängen, im Bahnhofsgebäude und in der Unterführung angebracht werden. Ebenso müssen die Haltestellen des Ersatzverkehrs von weitem deutlich erkennbar gekennzeichnet werden.
2. Die Information, welcher Ort von welcher Linie des Ersatzverkehrs angefahren wird, gehört ebenso groß und deutlich sichtbar im Bahnhof und vor allem an den Haltestellen angebracht, und die Linien-Nummer gehört in die Daten, welche den elektronischen Auskunftsmedien (z.B. DB-Navigator) zur Verfügung gestellt werden.
3. Diese Information sollte nicht zuletzt auch dem Fahrpersonal in den Bussen geläufig sein (!), und dieses sollte vor Abfahrt des Busses klar per Durchsage kommunizieren, wohin dieser Bus fährt, um verirrtten Fahrgästen ggf. die Gelegenheit zu geben, auszusteigen.
4. Es sollte gerade in der Anfangsphase Personal vor Ort an den Bahnhöfen und Haltestellen sein, welches ortunkundigen Reisenden mit zuverlässigen Auskünften zur Seite steht und auch in Erfahrung bringen kann, ob und wann ein Bus tatsächlich fährt. Dies gilt insbesondere an Wochenenden, wenn der Anteil weniger kundiger Fahrgäste besonders hoch ist.
5. Die Fahrzeiten der Busse sollten im DB Navigator auch in Echtzeit zur Verfügung stehen.
6. Es sollten die angekündigten Busse tatsächlich und in erforderlicher Anzahl verkehren. Als grober Maßstab bietet es sich an, die

Sitzplatzkapazität der Fahrzeuge zugrunde zu legen. Wenn eine RE10-Doppeleinheit (260 Sitzplätze) durch lediglich 2 Gelenkbusse (je 60 Sitzplätze) aufgefangen werden soll, dann spricht das zumindest für einen gewissen Optimismus der Verantwortlichen.

Es ist aus Sicht des VCD Kreisverbandes Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen nicht hinnehmbar, dass trotz monatelanger Vorbereitung der Ersatzverkehr selbst elementaren Ansprüchen nicht genügt. Der VCD erwartet, dass bereits in den nächsten Tagen Maßnahmen erkennbar werden, um den Betrieb des Ersatzverkehrs zu stabilisieren und die Information der Reisenden vor Ort deutlich zu verbessern.

Es ist ohnehin zu befürchten, dass es Jahre dauern wird, bis sich der RE10 von dem Baustellen-Marathon der vergangenen Jahre erholt hat und wieder einen angemessenen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität in unserer Region leistet.

Umsetzung Radverkehrskonzept Kempen beginnt

Pressemitteilung von ADFC und VCD vom 21.03.2022

Dass die Mobilitätswende kommen muss, sollte eigentlich jedem verständigen Menschen klar sein. Sonst kann Deutschland weder die vertraglich und gesetzlich eingegangenen Verpflichtungen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes erfüllen noch die als Klimaschutzziel ausgegebene Steigerung des Rad- und Fußverkehrsanteils erreichen.

Ein wesentliches Mittel ist eine Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger/Fahrrad/ÖPNV). Das bedeutet aber auch - vor allem im innerstädtischen Bereich mit begrenzten Flächen -, dass Verkehrsarten mit besonders hohem Energie- und Platzverbrauch ein Stück aus der bisherigen Komfortzone heraus genommen werden müssen. Unter anderem aus diesem Grund hat die Stadt Kempen von zwei renommierten Verkehrsplanungsbüros aus Dortmund und Köln ein Radverkehrskonzept erarbeiten lassen, das im Jahr 2019 vom Rat der Stadt einstimmig angenommen worden ist.



Ein wesentliches Element des Konzepts ist die jetzt mit erheblicher Verzögerung vor dem Krankenhaus installierte Modalsperre. Die Verkehrsplaner haben dies allerdings als Teil eines Gesamtpakets für den Bereich des Schulviertels und der Fußgänger- und Radverkehrsachse aus dem Westen in die Innenstadt empfohlen.

Sprecher der Kreisverbände von ADFC und VCD begrüßen die Umsetzung ausdrücklich, weil damit endlich ein erster wahrnehmbarer Schritt in die nötige Richtung getan wird.

Dieser Schritt ist aber erklärungsbedürftig und muss von weiteren Maßnahmen begleitet werden. Dazu gehören die rechtzeitige Information der Betroffenen, insbesondere der Anwohner und deutliche Hinweise auf eine derart gravierende Änderung der Verhältnisse am Beginn der Straßen (wie z.B. die großen Hinweisschilder rund um das Baugebiet „Am Zanger“ in St. Hubert). Natürlich ist klar, dass die bisherige Schleichverkehrsachse

mitten durchs Schulviertel getrennt werden muss, wenn Ein- und Auspendler sie – ihren Navis folgend – gern als kürzeste Verbindung von A nach B nutzen. Aber ein Recht, sein Ziel auf kürzestem Weg zu erreichen, hat kein Autofahrer, auch nicht im innerstädtischen Bereich. Das ist in vielen Vierteln auch in Kempen schon lange akzeptierte Praxis. Da in Kempen praktisch alle innerstädtischen Wege so kurz sind, dass das Fahrrad und in vielen Fällen sogar der Fußweg die schnellste Verbindung sind, kann eine solche Regelung vielleicht auch diejenigen zum Nachdenken bringen, die aus purer Bequemlichkeit oder Gewohnheit bisher nicht darauf gekommen sind.

Die Verwaltung hat leider nur einen Teilaspekt des Gesamtpakets der Planer umgesetzt. Wären – wie im Radverkehrskonzept vorgesehen – Heyerdrink, von Broichhausen-Allee und Dämkesweg gleichzeitig in die Radverkehrszone einbezogen worden, wäre klarer erkennbar, dass dies keine Durchgangs-, sondern Fuß- und Radverkehr sowie dem Anlieger Autoverkehr vorbehaltene Straßen sind. Eine Fahrradstraße, die im Chaos endet, kann von den Autofahrern nicht als sinnvoll wahrgenommen werden. So gab es einen – erwartbaren – Sturm der tatsächlich und/oder gefühlt Beschränkten, wie ihn Kempen schon lange nicht mehr gesehen hat (Mensch könnte sich allerdings – wenn alt genug – an die Einführung der Fußgängerzone Ende der 1960er Jahre erinnern).

Falls besondere Härten für größere Personengruppen entstehen, müssen diese analysiert, ggf. Maßnahmen korrigiert, aber nicht einfach zurückgenommen werden.

Angesichts der immer drängenderen Probleme für Umwelt und Klima fordern ADFC und VCD unisono, dass zügig weitere Maßnahmen großflächig umgesetzt werden, damit der Umstieg für innerstädtische Wege auf das Rad erleichtert und die Lebensqualität für Alle in der Innenstadt deutlich erhöht wird.

Dazu zählt vor allem

1. Umsetzung aller im Radverkehrskonzept vorgesehenen Fahrradstraßen (Fahrradzonen)

2. Umwidmung von Straßen in Begezungszonen/Shared Spaces insbes. vor dem LvD
3. Popup-Bikelane auf dem Ring mit Begezungszonen in Kreuzungsbereichen
4. durchgängiger geschützter Radweg von der Innenstadt nach St. Hubert
5. Vorfahrt für den Fuß- und Radverkehr auf dem Bahnradweg
6. Tempo 30 innerstädtisch, mindestens aber an allen Stellen, die im Radkonzept ausdrücklich empfohlen werden

Dies sind alle Maßnahmen, die schnell und kostengünstig umsetzbar sind, den Fußgänger- und Radverkehr massiv fördern und den Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, die Fahrt unter angepassten Bedingungen weiter ermöglichen.

Versuch abgebrochen – Modalsperre abgebaut

von Michael Seibert

Mit einer Mischung aus Entsetzen und Ratlosigkeit nimmt der VCD Kreisverband Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen die Entscheidung des Kempener Stadtrates vom 21.06.2022 zum Abbau der Modalsperre Ludwig-Jahn-Straße / Dämkesweg zur Kenntnis.

Der VCD war an der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes von 2019 beteiligt und hat in der Folge – gemeinsam mit anderen beteiligten Verbänden – die schleppende Umsetzung des Konzeptes kritisiert. Nun wurde von der Verwaltung endlich eine nennenswerte Maßnahme aus diesem seinerzeit einstimmig im Rat verabschiedeten Radverkehrskonzept umgesetzt – vorsichtshalber lediglich als befristeter Versuch und nicht ohne vorheriger Ankündigung im zuständigen Fachausschuss. Die Maßnahme hat erwartbar ein geteiltes Echo hervorgerufen, von Zustimmung bis wütender Ablehnung, und wurde aufgrund der teilweisen Ablehnung im Eiltempo von Teilen der Politik wieder einkassiert.

Die Argumente für und wider sind hinreichend ausgetauscht, die Entscheidung ist demokratisch gefallen. Dennoch wirft der Vorgang Fragen auf:

Mit welcher Erwartung haben die Parteien, die jetzt die Modalsperre abgelehnt haben, seinerzeit dem Radverkehrskonzept zugestimmt und geben weiterhin Bekenntnisse zum Radverkehrskonzept ab? Glauben die Vertreter dieser Parteien ernsthaft, unser aller in Jahrzehnten eingeschliffenes Verkehrsverhalten ließe sich ausschließlich mit Maßnahmen ändern, denen Alle sofort zustimmen können und die Niemandem eine zuweilen lästige Verhaltensänderung abverlangen? Wenn Verkehrswende und Klimaschutz so einfach wären, warum sind wir dann nicht längst viel weiter damit?

Der VCD Kreisverband Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen ermuntert die Verwaltung ausdrücklich, weitere Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes umzusetzen, und erwartet von der Politik, dass sich jede einzelne Partei im Detail – nicht nur mit oberflächlichen Bekenntnissen – zur Zukunft des Radverkehrskonzept äußert. Dabei muss sich zeigen, ob der Konsens von 2019 noch Bestand hat oder ob das Kempener Radverkehrskonzept bereits jetzt am Ende ist.

***Umweltfreundliche Mobilität in Kempen:
ADFC, FUSS e.V., VCD und BIKK machen Druck
Verbände unterstützen Klage gegen ungeeignete Radwege
und fordern zügige Umsetzung des Radverkehrskonzepts***

Wenn Radfahrende gegen Radwege protestieren, erscheint das zunächst ungewöhnlich. Wer sich die umstrittenen „Radwege“ an der Berliner Allee und der St. Töniser Straße genauer ansieht, erkennt aber schnell den Grund dafür: Dort wurden die bisher durch eine Markierungslinie getrennten (zu schmalen) Fahrrad- und Fußwege auf dem Hochbord per Anordnung (Verkehrszeichen 240, siehe Infokasten) zu einem gemeinsamen Rad-/Gehweg vereint. Dies ist nicht nur auf der Berliner Allee umgesetzt worden, sondern auch auf einem Abschnitt der St. Töniser Straße, auf der grundsätzlich keine Benutzungspflicht besteht. Radfahrende müssen sich nun weiterhin das Hochbord mit dem Fußverkehr teilen und notfalls sogar anhalten.

„Wer da mit dem Rad z.B. im Schülerverkehr unterwegs ist, kommt kaum voran, während der Verkehr auf der Fahrbahn rollt.“, so Andreas Domanski vom ADFC Krefeld – Kreis Viersen. „Radverkehr gehört hier auf die Fahrbahn.“, meint auch Rainer Clute-Simon von der BIKK. „Der Weg an der Berliner Allee ist eine zu schmale, unkomfortable Wellenbahn ohne Nullabsenkungen an den Einmündungen“, sind sich alle einig.

So trauen sich ältere Anwohner wegen des dichten Radverkehrs auf dem Hochbord auch weiterhin in den Schulwegzeiten nicht zu Fuß aus ihren Häusern.

Wer mit einem S-Pedelec oder einem Lasten-Dreirad berechtigterweise auf der Fahrbahn fährt, wird dort als „Exot“ von Autofahrenden häufig angehupt, eng überholt und ausgebremst.

Da diese Beschilderung neu angeordnet worden ist, konnte dem widersprochen werden, so Domanski. Dies ist auch von betroffenen Bürgerinnen gemacht worden, aber ohne Erfolg. Auch eine nochmalige schriftliche Aufforderung an den Bürgermeister, die Verwaltung zu einer Korrektur der Anordnung zu bewegen, brachte keine Verbesserung.

Deshalb wurde nun Klage beim Verwaltungsgericht eingereicht.

Die Verwaltungsvorschriften sehen schon seit langem hohe Hürden für die Anordnung einer Benutzungspflicht vor. Benutzungspflicht für Radwege darf nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Viele beschilderte Radwege in Kempen entsprechen aber nicht den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen und sind außerdem oft zu schmal. So kommt es häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Das Vorgehen der Stadt Kempen ist ganz klar eine Missachtung von Ratsbeschlüssen, des Radverkehrskonzepts, der Interessen der Fußgänger und Radfahrer und der gesetzlichen Bestimmungen, so ADFC, FUSS e.V., VCD und BIKK.

Gesamtkosten von 710 000 Euro – Mehr als 500 000 Euro Steuergelder für kostenlose Dauerparker!

Von Klaus Hegmanns

Die Park & Ride-Anlage hinter dem Kempener Bahnhof sorgt weiterhin für Kritik, vor allem bei Berufspendlern. Denn nicht nur die Pendler schätzen es dort kostenlos parken zu können, sondern auch viele Anwohner und gewerbliche Anrainer nutzen das kostenlose Parken.

Mit viel Steuergeldern aus Landesmitteln ist der Parkplatz weiterhin ein gebührenfrei. Nicht nur für Pendler!

Ob Wohnmobile, Wohnanhänger oder Firmenfahrzeuge werden dort zu Lasten der Berufspendler dort geparkt, zum Teil sogar dauerhaft abgestellt.

Denn das Verkehrszeichen "P+R" wurde 2013 aus der StVO leider gestrichen. Es darf aber weiter verwendet werden, da es im Verkehrszeichenkatalog weiterhin enthalten ist.

Es hat aber schlicht keine besondere rechtliche Bedeutung. Es handelt sich eben um eine allgemeine Parkfläche.

Das Parken von Kfz (dazu gehören auch Wohnmobile und Wohnwagen) auf öffentlichen Parkplätzen ist nicht zeitlich begrenzt.

Die Stadt Kempen könnte ggf. allgemeine Nutzungsbeschränkungen vorsehen (Masse, Höhe, Breite, Parkdauer). Das geht aber nicht mit dem "P+R" Zeichen, sondern nur mit Zusatzzeichen.

Bei extrem langen Abstellzeiten (Überwinterung) kommt ggf. eine Sondernutzung in Betracht, was von der Stadt Kempen aber individuell ermittelt und im Verwaltungsverfahren individuell begründet werden muss. U.a. müsste das Ordnungsamt beweisen, dass das Fahrzeug tatsächlich nicht bewegt wurde.



Der gebührenfreie Parkplatz für 142 Autos ist 7500 Quadratmeter groß, die vier Behindertenparkplätze liegen gleich neben dem Bahnsteig 2. Die Baukosten betragen 670 000 Euro, davon zahlte das Land 570 000. Eine überdachte Abstellanlage für 80 Fahrräder ähnlich der gegenüber der Polizeiwache wurde errichtet. Die Kosten beliefen sich auf rund 40 000 Euro, das Land übernahm davon 34 000 Euro. Auch neue E-Ladesäulen wurden installiert.

An Wochenenden mit Veranstaltungen wie dem Weihnachtsmarkt, Altstadtfesten in der Altstadt, wird dann der freien von Landesmitteln mitfinanzierte P & R-Platz

zusätzlich von Auswärtige Autos zugeparkt. Nur fünf Gehminuten von der Innenstadt entfernt, weil dann kaum noch Busse von Auswärts in die Stadt einfahren.

VCD Kreisverband unterstützt den Radentscheid Mönchengladbach

von *Bernhard Wilms*



Martin Asbeck und Markus Bosch beim Aufbau der Präsentation [Foto: Ralph Kettler]

Martin Asbeck und **Markus Bosch** vertraten „die Farben“ des VCD und präsentierten den VCD bei der Auftaktveranstaltung zur Unterschriftensammlung für den Radentscheid Mönchengladbach am 22. Juni in der Friedenskirche in MG-Eicken.



Martin Asbeck bei seinem Statement [Foto: Ralph Kettler]

Launig und dennoch pointiert warb **Martin Asbeck** in seinem Grußwort für die Ziele des Radentscheides. Er habe „die fünf wichtigsten Blätter des Abends“ mitgebracht, nämlich die ersten fünf Unterschriftenblätter.

Die notwendige Verkehrswende und der Klimaschutz seien nur zu erreichen, wenn der Radverkehr gestärkt werde. Dazu solle der Radentscheid in Mönchengladbach beitragen.

Verkehrswende dürfe nicht nur „Antriebswende“ bedeuten, indem lediglich Kfz mit Verbrennungsmotoren durch solche mit Elektromotoren ausgetauscht würden. An der Belastung der Städte würde sich dadurch nichts ändern. Verkehrswende bedeute, Verkehr zu reduzieren und zu verlagern: vom Individualverkehr auf Rad und ÖPNV und vielmehr Güterverkehr auf die Schiene.

Alternativen zum Ausbau der A52

Von Bert Lanphen

Der Kreisverband Mönchengladbach-Viersen-Heinsberg des VCD hat sich im vergangenen Jahr zusammen mit den Naturschutzverbänden gegen den geplanten sechsspurigen Ausbau der A61 und der A52 im Bereich der Stadt Mönchengladbach ausgesprochen. Hauptargument war, dass Verkehrsprobleme nicht mehr mit noch mehr Flächenverbrauch, sondern mit nachhaltigen Maßnahmen gelöst werden müssen.

Im Kreisverband wurden dazu verschiedene Alternativen speziell für die A52 zwischen den Autobahnkreuzen Mönchengladbach und Neersen (Nordtangente) entwickelt.

Eine erste Idee war, östlich des Autobahnkreuzes Mönchengladbach im Bereich des Ortsteils Hamern auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen einen großen Parkplatz anzulegen. Von dort könnten die Pendler über eine neue ca. 4 km lange Stichbahn zur Bahnlinie Viersen-Mönchengladbach und weiter zum Hauptbahnhof Mönchengladbach befördert werden.

Vorteil wäre die Ableitung der PKW am Beginn der stark belasteten Nordtangente. Nachteil wäre die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für den Parkplatz und von Forstflächen für die Stichbahn

Daher wurde eine zweite Idee entwickelt: die Umgestaltung der Fläche der nicht mehr benötigten Niederrheinkaserne an der Anschlussstelle MG-Nord zu einem ca. 7 ha großen Parkplatz. Von dort gibt es mehrere Möglichkeiten der Beförderung der Pendler weiter nach Düsseldorf.

Auch dieser Parkplatz könnte über eine ca. 300m lange Stichbahn an die Bahnlinie angeschlossen werden. Alternativ wäre auch ein Transportband zu einem neuen Haltepunkt an der Bahnlinie denkbar oder auch eine kurze Seilbahn. Als weitere Variante wäre auch die Verbindung zum noch vorhandenen, aber nicht mehr betriebenen Bahnhof Helenabrunn (Entfernung ca. mm) vorstellbar. Eine weitere Alternative wäre die Beförderung der Pendler mit Bussen über die A52 mit Vorrangführung bei Stau über die Standspur.

Darüber hinaus könnte der Verkehr in die Innenstadt von Mönchengladbach in Zukunft ab Niederrheinkaserne durch autonome Kleinbusse über eine eigene Spur auf der Kaldenkirchener Straße geführt werden.

Vorteil des Parkplatzes an der Anschlussstelle MG-Nord: keine Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Nachteil: Entlastung der Nordtangente erst nach ca. 4 km. Diese Variante ist dennoch sicherlich besser zu beurteilen als der Parkplatz am Autobahnkreuz Mönchengladbach.

Die Planung des Parkplatzes und alle Varianten der weiteren Beförderung der Pendler müssen hinsichtlich ihrer Machbarkeit und ihrer Kosten untersucht und mit

der Stadt, der Autobahngesellschaft und den sonstigen betroffenen Institutionen diskutiert und beraten werden.

Jahresbericht Mai 2021-Juli 2022

VCD Kreisverband Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen

Mitgliedertreffen

Im Berichtszeitraum fand jeden Monat ein Mitgliedertreffen statt, wegen Corona im Online-Format.

Regio-Info

Die Mitgliederzeitung unseres Kreisverbandes erschien im Herbst 2021 und im Sommer 2022.

Kooperation Radentscheid

In Mönchengladbach hat sich eine Initiative "Radentscheid" gegründet. Ziel ist es mit einem Bürgerbegehren den Stadtrat zu einer zukunftsweisenden Entscheidung zum Radverkehr zu bewegen. Die Unterschriftensammlung ist im Juli 2022 gestartet. Der VCD unterstützt den Radentscheid. Außerdem haben wir die Kassenführung für den Radentscheid übernommen, da wir als eingetragener gemeinnütziger Verein auch Spendenbescheinigungen ausstellen können.

IG Fußverkehr

Zusammen mit anderen Mönchengladbacher Vereinen (BSK, Die Alltagsradler und Forum) hat sich am 27.07.2021 die Initiativgruppe Fußverkehr gegründet. In Kooperation mit dem bundesweiten Verband FUSS e.V. möchten wir uns für die Förderung des Fußverkehrs in Mönchengladbach einsetzen. Die Gründung einer Initiativgruppe als Zusammenschluss mehrerer Vereine erschien dabei sinnvoller als einen weiteren Verein (Ortsgruppe von FUSS e.V.) zu gründen.

Seminar S28

Am 14.08.2021 haben wir in vereinsinternes Seminar zum Thema S28 durchgeführt. Der VCD befürwortet die Reaktivierung der S28.

Klimawette

Die Klimawette ist eine bundesweite Aktion, bei der Bürger und Kommunen aufgerufen sind CO₂ zu sparen. Vom 23. Juni bis zum 3. Oktober 2021 radelten Aktivisten 103 Tage lang quer durch Deutschland. Dabei wurde in 189 Städten Station gemacht. Es wurde aus Beiträgen von Einzelnen ein gemeinsamer Appell für die Weltklimakonferenz am 01.11.2021 in Glasgow erstellt. Am 20.08.2021 machte die Sommertour Station in Mönchengladbach und wurde von uns auf dem Sonnenhausplatz empfangen. Leider war von der Stadt Mönchengladbach trotz Einladung kein Vertreter erschienen. Die Radler der Sommertour haben in Privatquartieren übernachtet.

Treffen Umweltverbände

Am 22.07. und 4.08.2021 fanden in der Regionalstelle Bettrather Straße Treffen von Umweltverbänden statt. Dabei waren ADFC; BAUM; BUND; Nabu und VCD. Es

RegioInfo Ausgabe 50 – Herbst Sommer 2022

sollte eine Resolution zur Reaktivierung der S28 erstellt werden. Vor allem am Widerstand des Nabu scheiterte dies. Aber es wurde eine Resolution gegen den Ausbau der A52/A61 verfasst. Die Resolution wurde an die örtlichen Kandidaten der Bundestagswahl und an die örtliche Presse verschickt. Ein weiteres Treffen fand am 31.08. statt.

Fest der Nachhaltigkeit Gero Park

Beim Fest der Nachhaltigkeit am 04.09., veranstaltet vom Quartiers-management Gladbach & Westend, haben wir uns mit einem Stand beteiligt.

Besprechung Stadt Kempen

Am 15.9. fand bei der Stadt Kempen ein Treffen des Vorsitzenden und mehrerer Mitglieder mit Bürgermeister Dellmanns, Techn.Beigeordneten Schröder und Ordnungsamtsleiter Steckel statt. Gisela Ditzen stellte ein Zonenkonzept für die Stadt Kempen vor. Der Verkehr soll für die Anlieger nur innerhalb der Zonen abgewickelt werden, der Übergang von einer Zone zur anderen kann nur über den Außenring verlaufen. So soll eine Verkehrsberuhigung erreicht werden.

Woche der Mobilität

Während der Europäischen Woche der Mobilität vom 16.09. bis 22.09.

beteiligte sich der VCD an verschiedenen Veranstaltungen:

17.18.19. Sept Parking Day Franziskaner Straße MG

18.09. Kidical Mass Rheydt mit Beteiligung des VCD in MG und in Kempen

19.09. Stand Tag der Mobilität Bismarckstraße MG

20.09. Podiumsdiskussion ADFC Citykirche MG

Jahreshauptversammlung

Am 27.10.2021 fand die JHV in Kempen (AWO) statt. Dazu gibt es ein entsprechendes Protokoll.

Arbeitskreis Mobilität Erkelenz

Als VCD-Mitglied hat sich Frau Eleonore Glitz bereit erklärt, in dem neu gegründeten Arbeitskreis der Stadt Erkelenz ab November 2021 mitzuwirken.

Diskussion über Alternativen zur A52 Erweiterung

Auf mehreren Mitgliedertreffen im Herbst 2021 haben wir über die Alternativen gesprochen. Dabei haben wir die Niederrheinkaserne Mönchengladbach als P&R Parkplatz in den Blick genommen. Vor Ort fand eine Begehung statt um den Anschluss an das Gleisnetz zu prüfen.

Online-Forum der Stadt MG zur zukünftigen Städtischen Gesamtstrategie

Der Vorsitzende hat am 30.11. an dem Online-Forum teilgenommen.

Bürgeranträge Kempen

Am 28.11.2021 haben wir zwei Bürgeranträge an die Stadt Kempen gestellt:

zum Carsharing: im März 2022 teilte die Stadt Kempen mit, dass

der Haupt- und Finanzausschuss den Antrag an das Referat für Umwelt und Klimaschutz delegiert hat, bei Bedarf soll ab April Carsharing angeboten werden.

Zur Veränderung der Linienführung Bus 069: kann laut Schreiben der Stadt Kempen vom 04.03.2022 kurzfristig nicht weiterverfolgt werden.

Bürgerantrag Kreis Viersen

Mit Datum vom 28.11.2021 haben wir einen Bürgerantrag an den Kreis Viersen gestellt und die Aufstellung von Schutzhütten an Radwegen beantragt. Am 22.12.2022 erhielten wir die Antwort, dass der Kreistag den Antrag an den Ausschuss für Planung, Bauen und Infrastruktur verwiesen hat.

Gespräche Landtagskandidaten

Im April/Mai 2022 haben wir Onlinegespräche mit den Landtagskandidaten von CDU, SPD und Grünen für Mönchengladbach geführt.

In Kempen hat Klaus Hegmanns Gespräche mit Landtagskandidaten geführt.

Workshop Hindenburgstraße Mönchengladbach

Am 21.05.2022 haben sich 4 Mitglieder des VCD in MG-Neuwirk zum Workshop Hindenburgstraße getroffen. Herr Wilms hat die Chronologie des Themas ausführlich dargestellt. Anschließend haben wir diskutiert, ob und in welchem Umfang Busse auf der Hindenburgstraße verkehren sollen. Eine einheitliche Meinung konnte nicht gefunden werden. Der Vorstand hat mittlerweile entschieden, keine Pressemitteilung zum Thema Hindenburgstraße herauszugeben. Einerseits ist das Thema im Moment wieder vom Tisch, andererseits konnten wir noch keine einheitliche Verbandsmeinung finden.

Pressemitteilungen PM in Kempen

1. Am 21.03.2022 gemeinsam mit dem ADFC zur zügigen Umsetzung des Radwegekonzeptes Kempen; abgedruckt im Regio-Info Nr. 50
2. Am 29.05.2022 gemeinsam mit dem ADFC zur Errichtung der Modal-Split-Sperre am Krankenhaus; abgedruckt Regio-Info Nr. 50
3. Am 29.06.2022 Pressemitteilung des VCD (Michael Seibert) zum Rückbau der Modal-Split-Sperre am Krankenhaus; abgedruckt im Regio-Info Nr. 50
4. Am 26.06.2022 Pressemitteilung des VCD (Michael Seibert) zum Schienenersatzverkehr des RE10; abgedruckt in Regio-Info 50

Critical Mass in Kempen

Regelmäßig starten am letzten Freitag im Monat in Kempen Critical Mass Radtouren, die vom VCD-Kreisverband unterstützt werden und an denen VCD-Mitglieder teilnehmen.

Am 15.05.2022 fand die bundesweite Aktion Kidical Mass statt, an der in Kempen etwa 40 Kinder plus Begleiter teilnahmen.

Einladung zur Hauptversammlung

Liebe Mitglieder,
zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

Mittwoch, 28.09.2022

**Evangelisches Gemeindehaus Margaretenstraße 20 41061 Mönchengladbach
Beginn 19.30 Uhr**

1. Begrüßung, fristgerechte Einladung, Genehmigung bez. Korrektur der Tagesordnung
2. Wahl des Protokollführers
3. Niederschrift über die letzte Hauptversammlung
4. Tätigkeitsberichte
 - a) Bericht des Vorstandes
 - b) Kassenbericht
 - c) Bericht der Kassenprüfer
 - d) Aussprache und Entlastung
5. Anträge

Anträge an die Mitgliederversammlung können von allen Mitgliedern gestellt werden. Sie müssen spätestens zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich eingegangen sein. Nach Ablauf dieser Frist können Anträge nur berücksichtigt werden, wenn sie mindestens von 10 anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern unterzeichnet sind und ihre Behandlung von der Mehrheit der Versammlung nicht abgelehnt wird.

6. Vorschau auf das kommende Jahr
7. Verschiedenes

Für den Vorstand



Martin Asbeck

Termine

28.09.2022	Jahresmitgliederversammlung 2022 (siehe Einladung im Heft)
26.10.2022	Monatstreffen Oktober von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr
23.11.2022	Monatstreffen November von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr
28.12.2022	Monatstreffen Dezember von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr

Die Monatstreffen sollen in Zukunft abwechselnd in Präsenz und online stattfinden. Genaueres hierzu auf der Internetseite und bei facebook. Für Onlinetreffen anmelden bei d-i-w.neuss@t-online.de. Die Einwahldaten werden per Mail zugesandt.

Internet: www.vcd.org/vorort/moenchengladbach

Facebook: <https://www.facebook.com/vcdmg/>

Impressum:

VCD-Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen

1. Vorsitzender

Martin Asbeck

Dionysiusstr. 5

41238 Mönchengladbach

Tel: 02166-86398

E-Mail: fasbeck@arcor.de

Kassierer

Michael Seibert

Peterstraße 18

47906 Kempen

Tel.: 02152-9948801

E-Mail: michael-seibert@gmx.de

Stellvertretender Vorsitzender

Detlef Neuß

Stapper Weg 94

41199 Mönchengladbach

Tel: 02166-10560

Mobil: 0170-5853246

E-Mail: d-i-w.neuss@t-online.de

Das *RegioInfo* ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des Kreisverbandes. 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 oder Mail an Martin Asbeck. Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des Kreisverbandes kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des *RegioInfo* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite www.vcd.org/vorort/moenchengladbach zum Herunterladen bereit.