

# VCD

Mobilität für  
Menschen.



**Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen  
Ausgabe 53, Frühjahr 2024**

# RegioInfo



Infostand des VCD auf der Engerstraße

Aus dem Inhalt:

Bericht zur Jahreshauptversammlung 2023, VCD Jahresfahrt nach Monheim, Projektidee Park&Ride-Parkplatz MG Nord, Situation beim RE 10, Situation am Kempener Busbahnhof, Mit Zug Bus, Schiff und Mietwagen durch Skandinavien, Verkehrssituation am Kempener Bahnhof, InfraGo – Was ist das eigentlich?

***Einladung zur Mitgliederversammlung***

***RegioInfo Ausgabe 53 – Frühjahr 2024***

## Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,

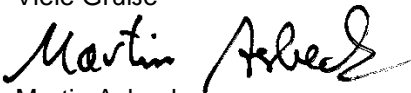
die Verkehrswende ist nach wie vor unser großes Thema. Denn die Verkehrswende soll einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Und wie wichtig der Klimaschutz ist, erleben wir im Moment an ganz vielen Stellen. Umweltkatastrophen wie Waldbrände, Überschwemmungen, Abschmelzen der Gletscher in den Alpen und an den Polen. Hoffentlich versteht die Menschheit endlich, dass es riesiger Anstrengungen bedarf, um den Klimawandel in Grenzen zu halten.

Bei der Verkehrswende erleben wir Enttäuschungen (z.B. dass der Verkehrsminister sich immer noch gegen ein Tempolimit sperrt oder die Bahn den RE 10 nicht vernünftig ans Laufen kriegt), aber auch Fortschritte:

1. Beschluss der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU im Oktober 2023;
2. die Photovoltaik boomt in Deutschland: 2023 sollten 9 Gigawatt (GW) an neuer PV-Anlagenleistung ans Netz gehen, realisiert wurden sogar rund 14 Gigawatt;
3. die im Klimaschutzgesetz 2019 verankerten Zielvorgaben für die gesamte CO<sub>2</sub>- Reduzierung wurden in 2023 eingehalten;
4. der Schulstraßen-Erlass NRW von Verkehrsminister Krischer.

Also weitermachen und weiterkämpfen.

Viele Grüße



Martin Asbeck

## Bericht zur Jahreshauptversammlung 2023

Ende vorigen Jahres war es wieder soweit: Die Mitglieder des VCD-Kreisverbands Heinsberg/Mönchengladbach/ Viersen trafen sich zur jährlichen Mitglieder-versammlung, diesmal in Kempen.

Auf der vollen Tagesordnung stand u.a. die zweijährige Wahl des Kreisvorstandes, der diesmal erweitert werden sollte. Auf Anregung des Kreisvorsitzenden **Martin Asbeck** sollte eine Person gefunden werden, die sich schwerpunktmäßig um die Belange des Fuß- und Radverkehrs in Mönchengladbach kümmern sollte.

Damit sollten insbesondere die Menschen im VCD-Kreisvorstand eine Stimme bekommen, die vornehmlich „nahmobil“ unterwegs sind, also auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen jeglicher Art.

Für die neue Vorstandsfunktion gefunden und einstimmig gewählt wurde die Mönchengladbacherin **Susanne Jud**, für die Nahmobilität eine Herzensangelegenheit ist, was sie auch als Mitinitiatorin und Vertretungsberechtigte des Radentscheids Mönchengladbach unterstreicht.

Die bisherigen Mitglieder des VCD-Kreis-vorstandes wurden wiedergewählt.

Das sind **Martin Asbeck** als Vorsitzender, **Detlef Neuß** und **Klaus Hegmanns** als seine Stellvertreter und **Michael Seibert** als Schatzmeister.

In seinem Bericht ging Asbeck auf die Aktivitäten des abgelaufenen Jahres ein, wie beispielsweise auf einen Workshop der IG Fußverkehr MG mit den Themen „Arbeitsstellen im öffentlichen Raum“ und die Auswirkungen der Mitgliedschaft der Stadt Mönchengladbach in der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgänger-freundlicher Städte in NRW (AGFS).

Er berichtete von der Beteiligung des VCD an diversen Mobilitätsveranstaltungen in Mönchengladbach und in den Kreisen Viersen und Heinsberg und darüber, dass mit Verteilen der VCD-MobiFibel an Mönchengladbacher Grundschulen einem bundesweiten Anliegen des VCD Rechnung getragen wird, Schulanfänger und deren Erziehungsberechtigte auf die Gefahren des öffentlichen Verkehrs vorzubereiten.

In Kempen haben die dortigen VCD-Vorstandmitglieder einige Bürgeranträge nach §24 Gemeindeordnung NRW an die Stadt gestellt:

- Aufstellen von Schutzhütten an Radwegen; wurde von der Stadt abgelehnt
- Erstellung eines Car-Sharing-Konzeptes; soll seitens der Stadt geprüft werden
- Geänderte Fahrtrouten für die Buslinien 065 und 069; wurde von der Stadt abgelehnt
- Ankauf einer Fahrradflunder-beweglicher Fahrradstellplatz; es wurde eine Fahrradflunder angeschafft und im Kempen aufgestellt
- Errichtung eines Parkleitsystems bei Großveranstaltungen mit Shuttlebus; wurde von der Stadt abgelehnt

Am 18. September 2022 hatten wir einen Infostand auf dem Kürbisfest in Kempen/St. Hubert gemeinsam mit Bürgerinitiative Fairer Verkehr in St. Hubert.

Weitere Aktivitäten:

Teilnahme an Podiumsdiskussionen der IHK in Willich,

Unzählige Auftritte bei den Ausschusssitzungen und Ratssitzungen in Kempen.

Die Mitgliederzahl des VCD-Kreisverbandes liege im unteren dreistelligen Bereich, so Asbeck. Die Finanzausstattung des Kreisverbandes sei ausgeglichen, wie

Schatzmeister Michael Seibert vortrug. Die Kassenprüfer bestätigten eine ordnungsgemäße Kassenführung. Der Schatzmeister und der gesamte Vorstand wurden von den Mitgliedern entlastet.

Im Ausblick stellte Asbeck die Verkehrsproblematik im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der BAB 52, das kritische Beleuchten des Anwohnerparkens im Stadtgebiet von Mönchengladbach und die Teilnahme an Veranstaltungen mit Mobilitätsthemen in den Fokus.

## ***VCD Jahresfahrt nach Monheim***

Monheim ist verkehrstechnisch eine sehr interessante Stadt, da dort seit einigen Jahren autonome Busse in Betrieb sind. Aber auch sonst hat die Stadt einiges an Sehenswürdigkeiten zu bieten. Wir planen daher eine Exkursion nach Monheim mit Stadtführung und haben dafür vereinbar:

**Samstag, den 13.7.2024.**

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

09.15 Uhr Abfahrt MG Hauptbahnhof

10.45 Uhr Beginn der Führung

13.00 Uhr Einkehr

Danach Rückfahrt oder individuelle Stadtbesichtigung

Um verbindliche Anmeldung zur Jahresfahrt wird gebeten bis zum 06.07.2024. Bitte gebt bei der Anmeldung an, ob bereits ein allgemeiner Fahrausweis vorliegt oder eine Berücksichtigung bei der Buchung eines Gruppentickets gewünscht wird.

Anmeldung bei Bert Lanphen E-Mail [berlan50@web.de](mailto:berlan50@web.de)

oder Telefon 02161-666165.

## ***Projektidee Park&Ride Parkplatz MG-Nord***

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht einen 6-streifigen Ausbau der A52 zwischen den Kreuzen Mönchengladbach und Neersen als vordringlichen Bedarf vor. Dagegen haben sich der VCD und die Umweltverbände in Mönchengladbach in einer gemeinsamen Resolution vom August 2021 ausgesprochen. Das Argument: Der Ausbau von Autobahnen entspricht nicht mehr den allgemein anerkannten Zielen der Verkehrswende. Ziel muss es stattdessen sein, den Autoverkehr allgemein, aber insbesondere den Pendlerverkehr durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Die Projektidee sieht nun vor, in Mönchengladbach-Nord einen Park&Ride-Parkplatz anzulegen. Pendler aus den Kreisen Viersen und Heinsberg sowie aus den Städten Mönchengladbach und Viersen können ihre Autos dort abstellen und im Rahmen von Fahrgemeinschaften oder mittels einer Schnellbuslinie auf der Autobahn nach Düsseldorf befördert werden. Als Fläche für den Parkplatz bietet sich die

ehemalige Niederrheinkaserne an, da sie unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle MG-Nord liegt. Obwohl es in Mönchengladbach mittlerweile auch andere Ideen zur Nachnutzung der Kaserne gibt, könnte die Umsetzung unserer Idee einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Flyer mit Vorstellung der Projektidee:

<https://www.facebook.com/vcdMoenchengladbach>

<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/heinsberg-moenchengladbach-viersen>

## **Die Situation beim RE10 Nach dem Chaos ist vor dem Chaos?**

Von Michael Seibert

Während ich Ende März 2024 diese Zeilen schreibe, scheint sich die Situation beim RE10 etwas beruhigt zu haben, und ebenso die Diskussionen drumherum. Im Winter – im Zeitraum Weihnachten bis Anfang Januar – hatten die Fahrgäste allerdings wieder einige Katastrophen-Wochen überstehen müssen, mit tagelangen Totalausfällen auf Teilstrecken. Ursache diesmal waren vor allem alte Kabel, die beim Schnellumbau der Strecke im Jahr 2022 weiterverwendet worden waren, nun aber den vielen Niederschlägen nicht standgehalten und daher Kurzschlüsse verursacht haben. Ähnliche Probleme hatte es bereits im Herbst gegeben.

In der Folge gab es erneut heftige Proteste von Fahrgästen und Politik, sowohl regional als auch darüber hinaus. Es wurde Beispiele genannt, dass Schüler zunehmend Probleme mit ihrer Schule bekommen, weil sie so häufig zu spät zum Unterricht erscheinen, dass Studenten der Hochschule Rhein-Waal in Kleve aus dem gleichen Grund ihr Studium abbrechen bzw. die Hochschule wechseln, es gab eine Online-Petition, die u.a. einen dauerhaften Bus-Parallelverkehr forderte (bislang ohne Erfolg) und vieles mehr. Sogar in der Bundespolitik ist das Thema angekommen: Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung formuliert.

Andere typische Störungsquellen kommen beim RE10 natürlich „on top“ – z.B. tagelange Streckensperrungen zwischen Düsseldorf und Krefeld wegen Brückenbauarbeiten in Krefeld-Oppum, wiederkehrende Bahnübergangsprobleme, die Streiks der vergangenen Monate oder auch mal ein betrunkenener Wildpinker, der in Düsseldorf Hbf vor einem einfahrenden Zug ins Gleis fiel, sich aber zum Glück keine größeren Verletzungen zuzog.

Was mich aus VCD-Perspektive besonders beunruhigt, ist der Umstand, dass die beschleunigte Streckensanierung unter Inkaufnahme monatelanger Streckensperrungen als Prototyp für die anstehenden Sanierungen im Kernnetz betrachtet werden muss. Ich kann nur hoffen, dass man bei DB InfraGO und den beteiligten

Bauunternehmen die Erfahrungen aus dem hiesigen Experiment sehr sorgfältig ausgewertet hat. Insbesondere das Vernachlässigen elementarer Prozessbestandteile eines solchen Großprojektes darf sich nicht wiederholen. Damit meine ich:

- Es muss vorab zwingend eine sorgfältige Analyse der Ist-Situation erfolgen, so dass Schachpunkte wie veraltete Kabel oder die mangelnde Kompatibilität von Bahnübergangsausrüstung und digitaler Stellwerkstechnik frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen eingeplant werden, die dann auch innerhalb der Projektlaufzeit umgesetzt werden können.
- Ebenso zwingend muss die fertige Anlage intensiv unter betriebsnahen Bedingungen getestet werden. Das ist weit mehr als mal mit dem Zug die Strecke abfahren, um zu schauen, ob alles funktioniert.



Im Übrigen wird ja auch öffentlich kritisiert, dass monatelange Streckensperrungen massenweise Menschen zum Umstieg auf das Auto animieren würden (z.B. durch den ehemaligen Chef der SBB, Benedikt Weibel). Im Falle des RE10 deckt sich dies mit meinen Beobachtungen, dass die Auslastung der Züge von dem Stand „vor Corona“ weit entfernt ist. Die bereits beschriebene, das ohnehin schon inakzeptable „übliche“ Maß übersteigende Unzuverlässigkeit auf der Strecke tut ein Übriges. Sehr oft höre ich in meinem Bekanntenkreis: „Ich würde ja gerne mit dem Zug zur Arbeit fahren, aber das geht ja nicht, der fährt ja nicht zuverlässig ...“

Und diejenigen, die trotz allem den RE10 benutzen, warten schon mit Bangen auf die nächste Panne.

Ein Bild vom letzten Sommer, aber mit Symbolcharakter:  
Keine Ausfahrt für den RE10 nach Kleve am 06.07.2023 in Kempen.

## Situation am Kempener Busbahnhof

Von Klaus Hegmanns

Ende 2022 sollten alle Bushaltestellen und Busbahnhöfe barrierefrei sein. Doch die Neugestaltung des Busbahnhofs in Kempen lässt weiter auf sich warten.

In Kempen ticken die Uhren bekanntlich immer etwas anders.

Neben der Neugestaltung des Busbahnhofs gibt es seit langer Zeit auch andere Probleme:



Für Busfahrer gibt es keine öffentlichen Toiletten am Bahnhof und auch die Ruhezeiten können nicht am Busbahnhof durchgeführt werden, da der Busbahnhof zu klein ist.

Aktuell gibt es nicht nur aus Sicht des VCD, sondern auch von den Gewerkschaften deutliche Kritik an die Zustände am Busbahnhof Kempen.

Am 1.3. rief die Klimabewegung Fridays for Future zusammen mit der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi zur Teilnahme am bundesweiten Klimastreik auf. Dieses Mal stellten die Akteure den öffentlichen Nahverkehr in den Fokus, der einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leistet. Der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr stellt einen wichtigen Schritt in der notwendigen Mobilitätswende dar. An dieser Veranstaltung haben der Bundestagsabgeordnete Schiefner und die Viersener Bürgermeisterin Annemüller teilgenommen und eine entsprechende Petition mitunterschieden.

Der VCD hat unterstützt diese Aktion mit einer Bürgeranregung mit der Idee, dass die Stadt Kempen Möglichkeiten findet, wo Busfahrer in Kempen unter menschenwürdigen Bedingungen ihre Ruhepausen abhalten sowie ihre Busse ohne eine Verkehrsgefährdung abstellen können. Durch die Vielzahl von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen, welche den ÖPNV in Kempen betreiben, gibt es keine einheitliche Lösung, wo die Busfahrer ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen verbringen können.



Wir haben der Verwaltung gebeten, dass man die Parkplatzsituation, sowie die fehlenden Sozialräume für Busfahrer gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben zeitnah lösen sollte.

Die Stadt teilte uns mit, dass man unsere Anregung in die entsprechende „Fachabteilung“ weiterleiten würde und über die Ergebnisse informieren würde.

Wir erinnern uns daran, dass der VCD im Jahre 2019 zum Nahverkehrsplan Anregungen eingebracht haben, welche noch bis heute in den „Fachabteilungen“ in den Schubladen liegen.

Der VCD steht in einem engen Austausch mit den Gewerkschaften und den Busunternehmen und wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass die Arbeitssituationen und räumliche Gegebenheiten sich verbessern. Denn ohne Busfahrer gibt es keine Mobilitätswende.

## ***Mit Zug, Bus, Mietwagen und Schiff durch Skandinavien (Teil 1)***

Von Michael Seibert

Im Juni 2023 habe ich gemeinsam mit 2 weiteren Personen eine Reise nach Schweden und Norwegen unternommen, über die ich hier berichten möchte – d.h. über die Reise als solche und darüber hinaus über Beobachtungen zum Verkehr in den genannten Ländern.

Die Reise verlief über folgende Stationen: Hamburg – Stockholm – Trondheim – Bodø – Lofoten – Tromsø. Dabei wurden folgende Verkehrsmittel benutzt: Bis Bodø Zug und Bus (insgesamt ca. 3.000 km), zu den Lofoten ein Mietwagen, nach Tromsø die Schnellfähre, und für den Rückweg wählten wir dann das schnelle, aber klimaschädliche Flugzeug.

Zu den einzelnen Etappen:

### 1. Kempen – Hamburg:

Mit RE10 und DB Fernverkehr ohne besondere Vorkommnisse. Verspätung 40 Minuten bei der Ankunft.

### 2. Hamburg – Stockholm:

Es verkehren seit einigen Monaten 2 Nachtzüge in dieser Relation, einer von der ehemaligen schwedischen Staatsbahn SJ und einer vom privaten Betreiber Snälltåget. Beide bieten Sitz-, Liege- und Schlafwagen an, sowie abgestufte Preise, je nach Verbindlichkeit der Buchung (nicht umbuchbar / umbuchbar / stornierbar). Die Preisdifferenzen sind weniger extrem als häufig beim DB-Preissystem zwischen Normal- und Sparpreisen über große Distanzen. Wir wählten trotz ungünstigerer Fahrplanlage (Abfahrt in Hamburg Hbf gegen Mitternacht) den Snälltåget, weil wir dort zu dritt ein Liegewagenabteil als Privat-Abteil buchen konnten.

Die Liegewagen entsprachen dem seit den 70er Jahren bekannten Standard, neueren Datums waren lediglich die USB-Ladestecker und natürlich die Toilettensysteme. Das Abteil war einigermaßen sauber, der Wagen ansonsten aber ziemlich angestaubt.

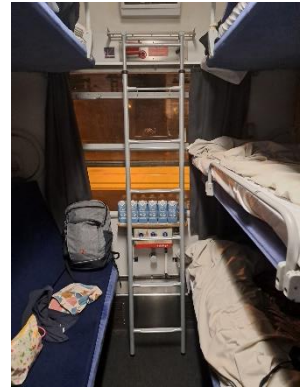




Der Zug verließ Hamburg mit ca. 10 Minuten Verspätung, fing sich beim Rangieraufenthalt in Malmö weitere 40 Minuten und erreichte Stockholm schließlich mit 90 Minuten Zugabernaja. Besagter Rangieraufenthalt war ohnehin schon mit 40 Minuten angesetzt, allerdings war die Abfahrtszeit nicht publiziert – der Zug stand am Bahnsteig, die hinteren Wagen wurden abgekuppelt und wegrangiert, und dann passierte lange Zeit gar nichts. Auskunft

gab es nur durch Nachfragen bei zufällig vorbeikommendem Personal.

Frühstück gibt es im Snälltåget bei Vorab-Buchung zum Abholen, oder man kann sich einen Platz in dem ab Malmö beigestellten Speisewagen reservieren. Letzteres gilt auch fürs Mittagessen, das Angebot hierbei ist mit demjenigen deutscher Speisewagen vergleichbar: Keine kulinarische Offenbarung, aber einigermaßen bezahlbar. Trotz der beschriebenen Unzulänglichkeiten habe ich die Fahrt im Nachtzug sehr genossen und kann diese Art zu Reisen – gerade wenn erhebliche Distanzen zu überwinden sind – nur wärmstens empfehlen.



### 3. Stockholm – Duved – Storlien – Trondheim:

Hier wollten wir eine Tagesverbindung benutzen, informierten uns wechselweise bei den beiden großen Betreibern und ehemaligen Staatsbahnen SJ (Schweden) und Vy (ex NSB, Norwegen), bemerkten aber erst relativ spät, dass ein Teil der Strecke wegen Bauarbeiten im Busersatzverkehr betrieben wird.

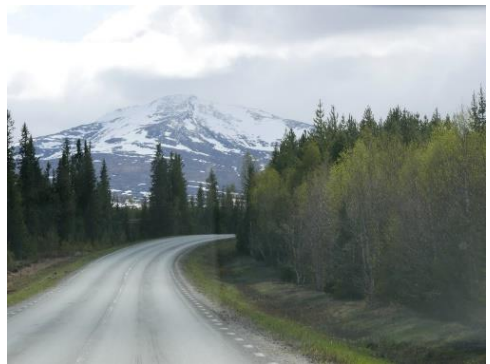


So fuhren wir denn zunächst mit einem Intercity der SJ von Stockholm über Östersund nach Duved, einem Ort von knapp 700 Einwohnern. Unterwegs mussten wir kurz vor Östersund eine Streckensperrung hinnehmen, aber der Busersatzverkehr war bereits eingerichtet, funktionierte reibungslos, und in Östersund stand der Anschlusszug bereit. Die ca. 30 Minuten Verspätung, die wir uns dabei einfingen, konnten uns nur recht sein, denn sie verkürzten die Wartezeit in Duved.



In Duved verkrümelten sich die meisten Reisenden rasch, übrig blieben die Touristen auf dem Weg nach Trondheim: Ein älteres britisches Ehepaar, eine Niederländerin mit Baby und meine Gruppe. Informationen Fehlanzeige, aber kein Grund zur Sorge: Die Fahrer von zwei vorbeikommenden Bussen versicherten uns, der Bus nach Storlien komme gleich, vermutlich wusste bereits das ganze Dorf, dass unten am Bahnhof 7 Touristen auf den Bus warteten, und dann kam

er auch: Ein Kleinbus, bereits halbvoll mit Schülern, von denen aber drei den Bus verließen, so dass wir alle Platz fanden. Der Fahrer erklärte uns später, die Fahrt sei eine Kombination aus Linienverkehr und Schülerbeförderung. Wenn er – wie sonst üblich – Bescheid bekommen hätte, dass reguläre Fahrgäste erwartet würden, hätte er einen größeren Bus genommen. So habe er die drei Schüler gebeten in Duved auszusteigen und sich abholen zu lassen! Die übrigen Schüler brachte er auf dem Weg Richtung Storlien nach Hause, indem er mehrmals von der



Supermarkt am Stadtrand und einen ansehnlichen Bonbonladen direkt Landstraße abbog, um kleine Gruppen abgelegener Häuser zu erreichen. Ich bin mir sicher, dass man „dort oben“ eine herrliche, unbeschwertere Kindheit erleben kann, aber an diesem Tag – der Himmel grau, die Landschaft mehr braun als grün – erschien das Umfeld ziemlich trist.



Der Grenzort Storlien zeichnet sich durch einen riesigen am Bahnhof aus. Außer für Alkohol und Fleisch kommen die Norwegen über die Grenze, um Süßigkeiten zu kaufen, denn in Norwegen gibt es eine Zuckersteuer. Nach ca. 2 Stunden Wartezeit in der Gaststätte am Bahnhof brachte uns ein komfortabler Reisebus hinunter nach Trondheim – nicht ohne den verspäteten Regionalzug abzuwarten, denn Anschlussreisende wären sonst nicht mehr weggekommen. Auf diesem

Abschnitt führt die Bahnstrecke durch Wälder und ein enges Flusstal, aber sie wird aktuell elektrifiziert, um diesbezüglich eine Lücke zu schließen.

#### 4. Trondheim – Bodø

Die Nordlandbahn: 729 km, 9,5 Stunden, und keine Minute Langeweile! Die Landschaft ist überwältigend – abwechslungsreich und meistens wunderschön.



Erst nach 125 km lässt die Strecke zum ersten Mal den Fjord hinter sich, führt zumeist an Bergseen und Flüssen entlang ins Landesinnere und steigt nach ca. 321 km bei Majavatn auf 320 Höhenmeter. Nach weiteren 80 km erreicht sie bei Mosjøen wieder einen Fjord und damit Meereshöhe. Das Spiel wiederholte sich zwischen Mo i Rana und Rognan, allerdings werden hier 650 m Höhenmeter erreicht, davon 550 m auf den 40 km zwischen Dunderland und dem Polarkreis. Der Zug durchfährt hier das Saltfjellet niedriges bräunliches Gesträuch zwischen Felsen und Schneeresten, kleine Birken, an denen zu dieser Jahreszeit gerade die Knospen drücken. Das Kreuzen des Polarkreises wird per Durchsage und Laufschrift angekündigt. Er ist in der Landschaft durch eine kleine Steinpyramiden mit aufgesetztem stilisierten Metall-Globus markiert. Bald danach senkt sich die Stecke wieder, und schon eine knappe Viertelstunde später wird die Landschaft wieder grün. Nach weiteren 50 km erreicht der Zug bei Røklund den Talboden auf 24 m und bald darauf bei Rognan den Saltdalsfjord – Teil eines Fjordsystems, dem der Zug nun bis zum Endbahnhof Bodø weitgehend folgt. Letzteren erreichten wir mit knapp 10 Minuten Verspätung.

Eine unvergessliche Fahrt!

Was mir beim Bahnfahren in Skandinavien besonders aufgefallen ist:



1) Abgesehen vom Nachtzug die große Zuverlässigkeit – auch im Falle von Ersatzverkehr; Personal, dem es ein echtes Anliegen ist, dass kein Fahrgast im „Niemandland“ strandet. Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen meiner Tochter im Linienbusverkehr auf dem Land. Da haben sich Busfahrer aus eigener Initiative mit den Fahrern anderer Unternehmen oder mit der Fähre abgestimmt, damit die Fahrgäste trotz anschlussgefährdender Verspätung ihr Ziel erreichen.

2) 20 Meter breite baumfreie Steifen rechts und links der Bahnstrecken (wenn ich mich recht erinnere, war das in Schweden).

3) Eingezäunte Bahnanlagen in größeren Ortschaften und Städten. Wir diskutieren hierzulande in Bezug auf die Problematik „Personen im Gleis“ gerne nach dem Motto „Alles oder Nichts“: Das Einzäunen von 39.000 km Bahnstrecken ist unbezahlbar, also werden Bahnstrecken gar nicht eingezäunt. In Norwegen hat man den – wie ich finde – pragmatischen Ansatz gewählt, die Bahnstrecken in Ortslagen einzuzäunen, weil dort das Problem am ehesten relevant sein dürfte. (Fortsetzung folgt)

## ***Verkehrssituation am Kempener Bahnhof.***

Von Klaus Hegmanns

Schon seit Jahren gibt es das Chaos an den Kempener Bahnübergängen durch die geschlossenen Schranken.

Wenn in Zukunft noch eine RB41 hinzukommt, werden die Schranken an den Kempener Bahnübergängen noch öfters geschlossen sein, was bei vielen Verkehrsteilnehmern nicht gerade mit Freude aufgenommen wird.

Die Stadt Kempen hat hierzu ein Ingenieurbüro mit einem Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld beauftragt.

Ihre Aufgabe ist es ein Konzept zu entwickeln, um den Bereich weitgehend vom Autoverkehr zu entlasten und Anregungen zu liefern, wie der Bahnhofsvorplatz und die Thomasstraße als Anbindung zur Innenstadt fußgänger- und fahrradfreundlicher gestaltet werden könnten.

Das Ingenieurbüro hatte der Verwaltung einige interessante Anregungen gemacht. Doch ist es wieder einmal bezeichnend, dass die Verwaltung teure Ingenieurbüros beauftragt, aber nicht auf die Expertise der ortsansässigen Vereine zurückgreift.

Und hier gibt es deutlich mehr Möglichkeiten die Verkehrsbelastungen am Bahnhofsumfeld und den Bahnübergängen zu entlasten als das Ingenieurbüro aufzeigte.

Es muss nicht unbedingt eine teure Bahnunterführung sein:



Da wäre zum Ersten die Wiederinbetriebnahme des Haltepunkt Voesch, welcher im Jahre 1979 außer Betrieb genommen wurde, aber weiterhin noch in seinem Ursprung besteht.

Warum sollte dieser reaktiviert werden? Viele Berufspendler kommen von der Autobahn A40, welche den RE10 von Kempen nach Düsseldorf nutzen. Dies führt zu Zeiten des „Rushhour“ zu erhebliche Verkehrs-

belastungen an den Ausfahrtstraßen und den Bahnübergängen.

Die Errichtung eines P&R Parkplatz wäre hier ebenfalls möglich.

Ebenfalls nutzen viele Pendler aus dem Bereich Krefeld-Hüls, Greifath, Tönisvorst, Wachtendonk den RE10 und kommen ebenfalls mit dem Auto nach Kempen. Da es hier nur die bestehenden Buslinien verkehren zum Teil nur im Stundentakt oder die Umsteigezeiten zum RE10 sind zu knapp bemessen Eine deutliche Taktverdichtung zwischen Kempen und den anliegenden Gemeinden würde das Verkehrsaufkommen deutlich reduzieren.

Änderungen der Vorfahrtsregelung:

Aktuell müssen die Verkehrsteilnehmer welche vom Bahnhof aus auf die St. Huberter Straße in Richtung St. Hubert oder Richtung Hülser Straße fahren, die Vorfahrt achten. Eine Änderung der Vorfahrtsregelung würde hier ebenfalls den Rückstau reduzieren.

Innerstädtische Buslinien

Aktuell verkehren keine Busse in die Stadtmitte, wie Orsaystraße und Wambchiesstraße, sondern verkehren nur über den Ring.

Die Berufsschule an der Kleinbahnstraße, sowie das Gewerbegebiet am Hoogeweg so wie am Selder Heinrich Hortenstraße sind nicht am ÖPNV angeschlossen. Ebenso sind neu erschlossene Wohngebiete wie Kreuzkapelle nur unzureichend mit dem ÖPNV erreichbar.

Auch diese Faktoren führen zu einer erheblichen Verkehrsbelastung, die durch eine Verbesserung des innerstädtischen ÖPNV z.B. Ringbus verringert werden könnte und somit zu einer Entlastung an den Bahnübergängen führen würde.

## **InfraGo – Was ist das eigentlich?**

Von Detlef Neuß

In den letzten Monaten ging in Verbindung mit der Unzuverlässigkeit des Schienennetzes häufig der Begriff InfraGo durch die Medien. Aber was ist damit eigentlich gemeint? Ein neuer Begriff, dessen Hintergrund vielen nicht bewusst ist.

Der Koalitionsvertrag der Ampelregierung sieht eine Trennung von Netz und Betrieb der Bahn vor. Das Netz soll gemeinwohlorientiert arbeiten, die Gewinne reinvestiert werden. Hierzu wurde vom Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr unter Beteiligung von Verbänden und Interessengruppen ein Konzept ausgearbeitet, wie das in der Praxis umgesetzt werden soll.

Das Ergebnis ist leider ein wenig dünn ausgefallen, aber es ist ein Anfang und geht in die richtige Richtung. Zum 01.01.2024 wurde die Konzernbereiche Netz und Station und Service zur DB InfraGo AG zusammengelegt. Ob die Gemeinwohlorientierung in der Gesellschaftsform Aktiengesellschaft optimal funktionieren kann, daran bestehen gewisse Zweifel. Die Satzung des neuen Konzernbereichs sieht dies jedenfalls vor. Ein radikalerer Umbau, wie von vielen beteiligten Verbänden gefordert, wurde von Seiten der Politik als unpraktikabel abgelehnt.

Einen Erfolg konnte von Seiten der Fahrgastverbände aber erzielt werden. Im neu geschaffenen Sektionsbeirat der DB InfraGo AG war eine Beteiligung der Fahrgastverbände zunächst nicht vorgesehen. Auf Vorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN lenkte man hier aber ein und als Vertreterin der Fahrgäste wird die Vorsitzende des VCD, Kerstin Haarmann, deren Interessen im Sektionsbeirat wahrnehmen.

Mit seiner Arbeit hat die InfraGo bereits begonnen. Zunächst einmal mit der Planung und Durchführung der Korridorsanierungen, beginnend mit der Riedbahn zwischen Frankfurt und Darmstadt. Danach folgen weitere Korridorsanierungen. Während der Bauzeit auf der Riedbahn werden dort auch die Bahnhöfe modernisiert. Hierbei kommt das Projekt Zukunftsbahnhöfe zum Zug, dass die Bahnhöfe fahrgastfreundlicher gestalten und die Fahrgastinformation dort verbessern soll.

Für den Schienenersatzverkehr wurden neue Busse entwickelt, die die Fahrt mit dem Bus angenehmer gestalten sollen. Es gibt sogar eine Toilette an Bord. Die Korridorsanierungen dauern mehrere Monate und es steht zu befürchten, dass einige Fahrgäste auf den eigenen PKW umsteigen werden. Hoffentlich gelingt es, diese nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zurückzugewinnen.

Sicher ist das alles nicht der große Wurf, gibt aber Anlass zur Hoffnung auf eine Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs. Die nächsten Jahre werden sicher noch spannend.

## **Einladung Jahresmitgliederversammlung 2024**

Liebe Mitglieder,

zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

**Mittwoch, 22.05.2024**

**Friedenskirche Margaretstraße 20 41061 Mönchengladbach**

**Beginn 19.30 Uhr**

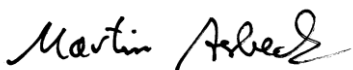
1. Begrüßung,
2. fristgerechte Einladung, Genehmigung bez. Korrektur der Tagesordnung
3. Wahl des Protokollführers
4. Niederschrift über die letzte Hauptversammlung
5. Tätigkeitsberichte
  - a. Bericht des Vorstandes
  - b. Kassenbericht
  - c. Bericht der Kassenprüfer
  - d. Aussprache und Entlastung
6. Entwicklung unseres Kreisverbandes
7. 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.

8. Vorschau auf das kommende Jahr

9. Verschiedenes

Für den Vorstand



## Monatliche Mitgliedertreffen

Grundsätzlich finden die Mitgliedertreffen am 4. Mittwoch in jedem Monat statt. Die Treffen beginnen jeweils um 19.30 Uhr. Der Vorstand hat überlegt in jedem Quartal 2 Präsenztreffen und ein Onlinetreffen zu organisieren. Die Onlinetreffen sind für alle Mitglieder des Kreisverbandes geöffnet. Wer teilnehmen möchte kann sich unter [grenzland@vcd.org](mailto:grenzland@vcd.org) anmelden.

Wenn wir uns in Präsenz treffen, finden die Treffen getrennt in Mönchengladbach und in Kempen statt. In Mönchengladbach finden die Treffen im Café Belli, Stepge-  
sstraße 31 statt. Abweichungen werden auf facebook und auf der Homepage be-  
kannt gegeben. Der Treffpunkt in Kempen ist ebenso bei facebook und auf der  
Homepage zu finden.

<https://www.facebook.com/vcdMoenchengladbach>

<https://www.facebook.com/vcdVIE/>

<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/heinsberg-moenchengladbach-viersen>

### Impressum:

#### VCD-Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen

1. Vorsitzender	Schatzmeister
Martin Asbeck	Michael Seibert
Dionysiusstr. 5	Petersstraße 18
41238 Mönchengladbach	47906 Kempen
Tel. 02166-86398	Tel. 02152-9948801
E-Mail <a href="mailto:grenzland@vcd.org">grenzland@vcd.org</a>	E-Mail <a href="mailto:grenzland@vcd.org">grenzland@vcd.org</a>

1. Stellv. Vorsitzender	2. Stellv. Vorsitzender
Detlef Neuß	Klaus Hegmanns
Stapper Weg 94	Orbroicher Straße 16
41199 Mönchengladbach	47906 Kempen
Tel. 02166-10560	Tel. 02152-8462
Mobil 0170-5853246	Mobil 0152 21985036
E-Mail <a href="mailto:grenzland@vcd.org">grenzland@vcd.org</a>	E-Mail <a href="mailto:grenzland@vcd.org">grenzland@vcd.org</a>

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](http://www.vcd.org/vorort/moenchengladbach) zum Herunterladen bereit.