



VCD

Ausgabe 13
Juni 2002

NIERS-Info

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

Inhalt:

Jahresversammlung 2002

- Protokoll
- Jahresbericht
- Referat

Was bringt uns der Metrorapid



Vorwort

Liebe Leute,

der Vorstand lud zur Jahresversammlung ein, und viele, viele kamen – nicht.

Mir kann das natürlich nicht egal sei, und ich frage mich und auch Sie, weshalb das so ist. Mit Ihrer Mitgliedschaft im VCD engagieren Sie sich für einen menschenfreundlichen und umweltverträglichen Verkehr. Das ist wichtig, und ich habe Verständnis dafür, dass viele sich darüber hinaus nicht einsetzen können. Trotzdem finde ich, dass ohne ein Mindestmaß an Kommunikation untereinander und ohne Aktivitäten unser Kreisverband leblos wird. der Vorstand bemüht sich, durch offene Sitzungen und durch das Niers-Info Sie zu informieren und zu Aktivitäten zu animieren. Kann ich auf ein Echo hoffen? Das Protokoll der Jahresversammlung finden Sie auf den folgenden Seiten. Das Referat von Herrn Dipl.-Ing. Bernhard

Cremer habe ich zusammengefaßt und bitte, sich dazu zu äußern.

Das Referat ging in eine umfangreiche Diskussion über, so dass der Punkt 7) der Tagesordnung „Sonstiges und Ziel der VCD-Jahrestouren“ zu kurz kam. Zu den bereits unter „Tour 2002“ aufgeführten Ausflügen wurde von unserem Mitglied Frau Gdaniec eine Fahrradtour zum ehemaligen Munitionsdepot Brüggen und zum ehemaligen Industriegelände Duisburg-Nord vorgeschlagen. In den folgenden Sitzungen werden wir darüber diskutieren und entscheiden. Sie haben Gelegenheit Ideen einzubringen.

Ich grüße Sie

Ruprecht Beusch

Frust oder „So leer wie das Titelblatt“

Da macht man sich Gedanken, welches Thema in einer Jahresversammlung eines Verkehrsclubs in Mönchengladbach bei den Mitgliedern eventuell auf Interesse stoßen würde. Im Vorstand traf das Thema Eiserner Rhein direkt auf Interesse, da unser Kreisverband am meisten betroffen ist und es doch das ganze Jahr 2001 die Presse in Mönchengladbach füllte. Auch ein Referent war schließlich gefunden. In Erwartung einiger Mitglieder wurde ein größerer Raum in zentraler Lage angemietet. Und was passierte: Es kam der Vorstand, die Kassenprüfer, der Referent und zwei Interessierte, die aber nicht im VCD sind. Es war ernüchternd.

NEIN!! Es war frustrierend. Ich war so frustriert, dass ich mir noch an diesem Abend überlegte, mein Amt niederzulegen. Gelegenheit zur Neuwahl bot sich gerade an. Ich habe 3 Monate gebraucht, um überhaupt

wieder Zeit für den VCD zu investieren. In den letzten Jahren habe ich nach der Jahresversammlung möglichst bald ein NI herausgebracht, damit alle Mitglieder baldmöglichst informiert wurden. Dieses Jahr war meine Motivation total zerstört. Auch jetzt macht es mir nicht so richtig Spaß hier an Pfingsten am PC zu sitzen und das NI zu erstellen. Aber ich habe es Ruprecht Beusch versprochen.

Trotzdem frage ich mich, ob ich die 12 Stunden für das Erstellen und Vertüten des NI nicht besser für was anderes verwende. Ich werde auf jeden Fall bis zur nächsten Jahresversammlung mein Amt als Kassierer und NI-Redakteur weiter fortführen. Aber ob darüber hinaus glaube ich nicht. Ich habe nicht das Gefühl, dass überhaupt viele diese Zeilen lesen.

Roland Stahl



Protokoll der Jahresversammlung 2002

Protokoll der Mitgliederversammlung des VCD-Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland am 27. Februar 2002 im Versammlungsraum des Restaurants International, Mönchengladbach, Schillerstraße.

Beginn: 19:35

7 Anwesende davon 4 Mitglieder siehe Teilnehmerliste.

Antrag: TOP2 (Vortrag Eiserner Rhein) wird ans Ende gestellt.
Antrag einstimmig angenommen.

TOP 1: Wahl des/der Versammlungsleiters/in und des/der Protokollführers/in
Ohne Gegenstimme wurde Ruprecht Beusch zum Versammlungsleiter gewählt.
Ohne Gegenstimme wurde Roland Stahl zum Protokollführer gewählt.

TOP 3: Beschlußfassung über Tagesordnung
Die Tagesordnung, wurde wie im ersten Antrag beschlossen, angenommen. Die Einladung lag fristgerecht vor. Anträge lagen ebenfalls fristgerecht vor.

TOP 4: Niederschrift über letzte Mitgliederversammlung
Es wurden keine Einwände genannt, und schriftliche Einwände lagen nicht vor. Das Protokoll der Mitglie-

dersammlung von 30. März 2001 wurde ohne Gegenstimme angenommen.

TOP 5: Tätigkeitsbericht
a) Rechenschaftsbericht des Vorstandes

Jahresbericht durch Ruprecht Beusch: Das Jahr 2001 war durch einige ‚vor Ort‘-Aktivitäten sowie eine erfolgreiche Exkursion in die Fahrradstadt Münster gekennzeichnet. Im viermal erschienen Niers-Info konnten auch Beiträge anderer Mitglieder veröffentlicht werden.

Details siehe Anhang ‚Jahresbericht 2001‘.

Roland Stahl erläuterte anschließend den Kassenbericht. Einige Fragen zu den verschiedenen Ausgaben wurden zufriedenstellend beantwortet. Roland Stahl wurde eine gute Kassenführung bestätigt.

b) Bericht der Kassenprüfer
Der Bericht der Kassenprüfer wurde von Jürgen Klüttermann vorgetragen.

Jürgen Klüttermann bestätigte, daß die Kasse am 16. Januar 2002 von Jürgen Klüttermann und am 23. Januar 2002 von Martin Asbeck geprüft wurde. Dabei wurden alle Belege und deren ordnungsgemäße Verbuchung kontrolliert und für in Ordnung befunden. Es konnten keine Fehler entdeckt werden. Jürgen Klüt-

termann empfahl eine Entlastung des Finanzverwalters.

c) Aussprache und Entlastung
Eine weitere Aussprache entfiel, da die Fragen schon in den vorigen Punkten geklärt wurden.

Martin Asbeck beantragte die Entlastung des Vorstandes.

Die Entlastung erfolgt einstimmig.

TOP 6: Anträge

Es lagen keine schriftlichen Anträge vor. Es wurde vorgeschlagen mehr

Werbung für den VCD durchzuführen.

TOP 7: Sonstiges

Nichts.

TOP 2: Vortrag von Bernhard Cremer von PRO BAHN zum Thema Eiserner Rhein mit anschließender Diskussion.

(RoSt)

Jahresbericht 2001 des Vorstandes

Jahresbericht über die Zeit vom 30.3.2001 bis 27.2.2002

Am 30.3.2001 fand unsere letzte Jahreshauptversammlung statt. Das Protokoll wurde allen Mitgliedern des Kreisverbandes per Niers-Info zugestellt. Jürgen Klüttermann stellte 3 Anträge, auf die weiter unten zurückgekommen wird.

Das Niers-Info war weiterhin der Rückhalt für die Existenz des Kreisverbandes. Es erschien im vergangenen Jahr 4 mal. Es konnten außer den Beiträgen des Vorstandes erfreulicherweise auch weitere Mitgliederbeiträge veröffentlicht werden.

Entsprechend dem Antrag von Jürgen Klüttermann recherchierte der Vorstand wegen der Anschaffung eines Geschwindigkeitsmeßgerätes. Der Preis beträgt ca. 4.085 Euro und würde damit die Einnahmen über mehrere Jahre binden. Auch steht der Preis in keinem Verhältnis zu den Einsätzen im Kreisverband.

Weiter beantragte Jürgen Klüttermann, dass der Vorstand ein Konzept für die Darstellung des VCD in der Öffentlichkeit erarbeitet. Allgemeingültige Vorschläge können angesichts der dünnen Personaldecke nicht gemacht werden. Von Fall zu Fall werden jedoch Aktivitäten des



Kreisverbandes mit der Öffentlichkeitsarbeit verbunden.

Der Vorstand rief zur Teilnahme am Niederrheinischen Radwandertag auf. Über den Erfolg gibt es keine Daten.

Am 24. August wurde in Mönchengladbach-Giesenkirchen bei einer Veranstaltung der Bürgerinitiative "Am Ruckes" der Lärmpegel gemessen. (Bericht im Niers-Info Nr. 11)

Der Kreisverband hat daraufhin ein eigenes Lärmmeßgerät angeschafft.

Am 1. September machte der Kreisverband einen Bahn-Fahr-

rad-Ausflug nach Münster. (Bericht im Niers-Info Nr. 11)

Die monatlichen Treffen des Kreisverbandes, offene Vorstandssitzungen, fanden 9 mal statt. Damit wurde dem 3. Antrag von Jürgen Klüttermann entsprochen.

In St. Tönis treffen sich Mitglieder des VCD monatlich mit Mitgliedern der anderen Umweltverbände. Im gemeinsamen Aushängkasten wirbt der VCD.

Im vergangenen Jahr traten 5 Mitglieder dem Kreisverband bei.
(rb)

Referat zum Eisernen Rhein

Zusammenfassung des Referats von Herrn Dipl.-Ing. Bernhard Cremer zum Thema Eiserner Rhein.

Herr Cremer ging zunächst auf die geschichtlichen Hintergründe des Eisernen Rheins ein. Die Idee einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen Antwerpen, dem Hafen an der Scheldemündung und dem Rheinland ist nicht neu. Bereits Napoleon hat begon-

nen den Nordkanal zu bauen, lange bevor es die Eisenbahn gab. Abgesehen von den technischen Problemen, hatte Napoleon es einfacher zu planen, denn die Strecke ging ganz durch das von ihm beherrschte Gebiet. Heute führt die Trasse durch Belgien, die Niederlande und Deutschland. Die Rivalität zwischen Belgien und den Niederlanden mit den Häfen Antwerpen bzw. Rotterdam sind

von großer Bedeutung und auch die Bahngelöhnen spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle. In Belgien wurde unter Umgehung des Maastrichter Ziffels die Montzen-Route eingerichtet, die in Aachen an das deutsche Eisenbahnnetz anschließt. Schließlich wurde nach dem 2. Weltkrieg der Kraftverkehr zu Lasten der Bahn massiv gefördert und subventioniert. Das Alles war dem Eisernen Rhein nicht förderlich, und so wurde 1991 der Güterverkehr auf der Teilstrecke Roermond – Mönchengladbach und 1994 die Strecke ab Dalheim ganz stillgelegt.

Infolge der Liberalisierung des Verkehrs, der Steigerung des Im- und Exports und der Harmonisierung der Märkte ist der Güterverkehr ständig gewachsen, und für die Zukunft wird eine weitere Steigerung von bis zu 60% vorhergesagt. Die Kapazität der beiden rivalisierenden Häfen Antwerpen und Rotterdam ist ausgelastet, und das Straßennetz kommt an die Grenze der Belastbarkeit. Angesichts dieser Tatsachen und aus den damit zusammenhängenden Gründen des Umweltschutzes bekommt die Forderung „Güter auf die Bahn“ erhöhte Bedeutung.

Politik und Wirtschaft, soweit sie nicht der Kraftverkehrslobby angehören, denken über eine leistungsfähige Schienenverbindung nach und favorisieren eine Wiederbelebung des Eisernen Rheins. Der Eisernen Rhein ist die kürzeste und direkteste Verbindung zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet. Er führt über bereits bestehende Trassen, ist am schnellsten zu realisieren und ist daher auch die kostengünstigste Lösung.

Die als Alternative ins Spiel gebrachte Montzen-Route ist länger und hat verhältnismäßig starke Steigungen. Es ist auch fraglich, ob sie bei den demnächst anstehenden umfangreichen Instandhaltungsarbeiten den anfallenden Verkehr aufnehmen kann. Außerdem stößt sie in Mönchengladbach auf die Trasse des Eisernen Rhein und taugt damit für Mönchengladbach, den Kreis Viersen und Krefeld nicht als Alternative. Die vollkommen neu zu bauende Strecke von Venlo nach Kempen entlang der Autobahn A40 würde 1-2 Milliarden Euro kosten und erst frühestens in 10 Jahren fertig sein. Sie scheidet als ernst zunehmende Alternative aus.



Als Argument gegen den Eiserner Rhein wird vor allem die Lärmbe­lästigung vorgebracht. Bei schnell­fahrenden Personenzügen entstehen vor allem aerodynami­sche Geräusche, bei Güterzügen, die in der Regel langsamer fahren, erzeugen hauptsächlich Radreifen und Bremsbeläge Geräusche. Der entsprechende Lärmschutz kann sowohl aktiver als auch passiver Natur sein. Aktiver Lärmschutz zielt auf die Verminderung der Roll- und Bremsgeräusche sowie Optimierung der aerodynamischen Formen. Lärmschutzwände sind passiver Lärmschutz. Der aktive Lärmschutz kommt und geht mit der Lärmquelle. Er etabliert keine

andauernden Nachteile, wie etwa die Vermauerung der Landschaft, wenn die Lärmquelle weg ist. Der psychologische Effekt spielt je­doch eine große Rolle. Eine Lärmquelle, die man sieht, wird lauter empfunden, als eine un­sichtbare.

Nach der bestehenden Rechts­lage ist die Bahn nicht verpflichtet, an bestehenden Strecken Lärm­schutzwände zu errichten. Eine Ausnahme von dieser Regelung würde einen Präzedenzfall mit nicht zu übersehenden Folgen schaffen.

Was bringt der Metrorapid für unseren Kreisverband?

Bestimmt viel Diskussionsstoff.

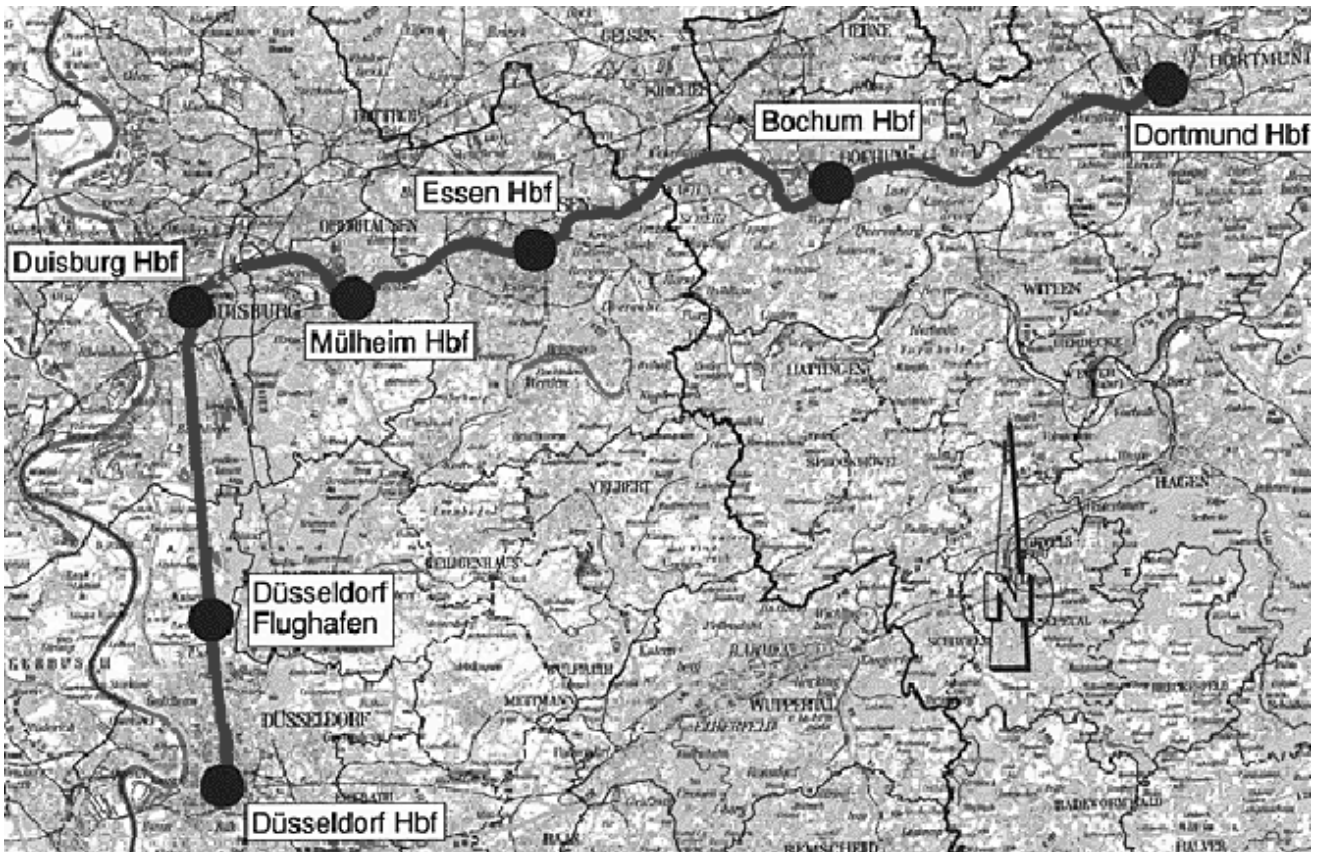
Das war so meine erste Idee. Selten hat eine einzelne Bau­maßnahme im Verkehr solch eine Diskussion heraufbeschworen. Es ist erstaunlich, dass über Wochen regelmäßig über ein öffentliches Verkehrsmittel so viel in Funk, Fernsehen und Presse berichtet wurde. Es gab Sondersendungen und Studiodiskussionen im Fernsehen, und selbst Zeitungen, die sich ansonsten durch totale

Unkenntnis über den Öffentlichen Verkehr profilieren, bringen Serien über den Metrorapid. Eines ist vielen dieser Veröffentlichungen gemeinsam: Der Bau des Me­trorapids wird i.A. kritisch ge­sehen.

Trotzdem soll der Metrorapid kommen. Die Landesregierung NRW setzt diesen Zug durch, auch wenn viele der Meinung sind, dass

1. erstens das viele Geld sinnvoller in die Eisenbahn im Rhein-Ruhr-Raum investiert werden kann und
2. zweitens es viel zu schade ist,

nun Bayern und NRW. In beiden Ländern sind großmannssüchtige Fürsten Regierungschefs, die sich mit solch einem Projekt ein Denkmal setzen wollen. Nach der Veröffentlichung des



die Technik des Transrapid für solch eine *Straßenbahn* zu missbrauchen.

Nachdem jahrelang um eine Fernverkehrsstrecke zwischen Berlin und Hamburg gerungen wurde, und diese dann doch nicht gebaut wurde, muss jetzt auf jeden Fall eine Strecke für den Transrapid in Deutschland her. Um die vom Bundesverkehrsministerium bereitgestellten Gelder streiten sich

Gutachtens ist in den letzten Wochen von vielen Personen und Gliederungen sich dazu geäußert worden. Darunter waren Untergliederungen aller Parteien, Städte und Kreise, Gewerkschaften, IHK, und was es sonst noch so alles an Bedenkenträgern und Veränderungsverhinderern gibt.

Wenn wir uns jetzt dem Wirkungsbereich unseres KV zu-



wenden, so möchte ich auf die Karte des geplanten Verlaufs des Metrorapids zeigen:

Wie jeder sofort erkennt, ist von unserem KV nichts auf der Karte zu sehen.

Der linke Niederrhein ist vom Metrorapid nicht sehr stark betroffen. Nutzen kann den Metrorapid allenfalls, wer aus Richtung Krefeld nach Dortmund muss. Dann kann durch Umsteigen in Duisburg ein paar Minuten *Fahrzeit* gewonnen werden. Ob die *Reisezeit* kürzer wird, kann bezweifelt werden.

Wenn aber die von der Landesregierung versprochene Änderung des VRR-Tarifs durchgeführt wird, hat der linke Niederrhein und auch alle anderen Bereiche des VRRs höhere Fahrpreise zu erwarten. Viele Verbindungen die heute mit der Preisstufe B (Einzelfahrschein: 3,30 Euro) möglich sind (z.B. Krefeld – Düsseldorf-Mitte; Mönchengladbach – Krefeld), werden dann Preisstufe C (Einzelfahrschein: 7,10 Euro). Hier zahlt dann der VRR-Kunde ohne direkten Nutzen aus dem Metrorapid die Zeche für dieses Projekt.

Wer weitere Informationen haben möchte, dem kann ich nur das Internet empfehlen.

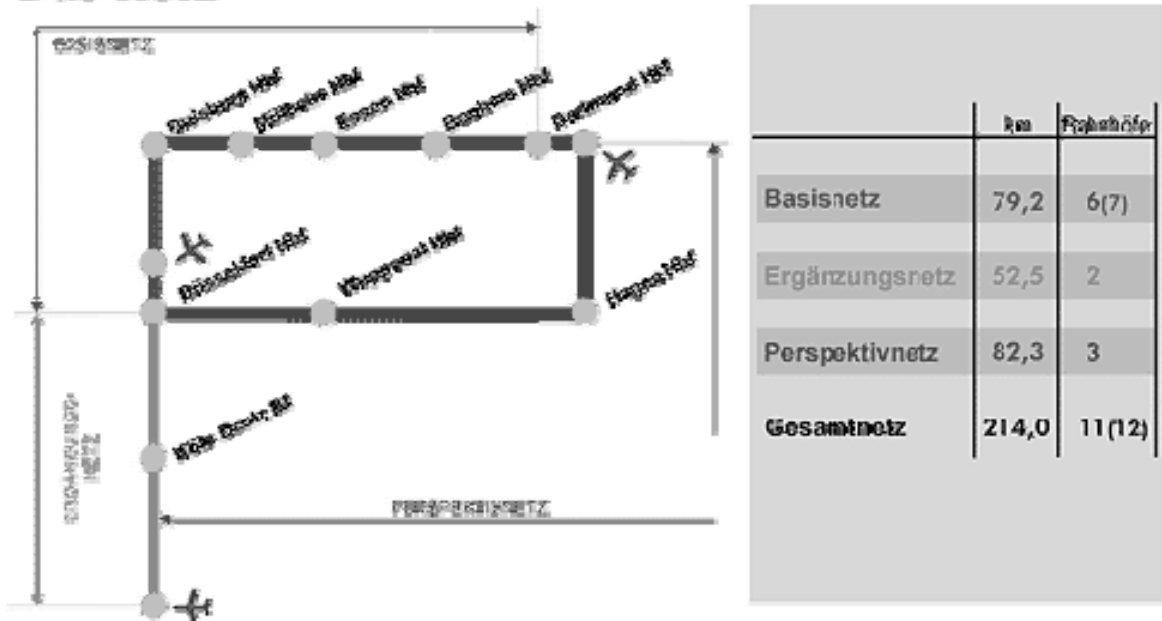
Einer der wichtigsten Links ist natürlich der des NRW-Verkehrsministeriums. Unter <http://www.nrw.de/metrorapid/index.html> geht es direkt und ohne Umwege zu sehr vielen Informationen über den Metrorapid. Direkt in der Mitte der Seite der Download der Kurzfassung der Machbarkeitsstudie (aus der die Grafiken sind).

Eine weitere interessante Datei ist die ‚Fragen und Antworten‘. Auch zum Download. Hier stehen viele auch schon allgemein diskutierte Fragen und die von der Landesregierung gegebenen Antworten.

Weitere Informationen sind natürlich auf der Homepage des VCD-Landesverbandes zu finden. Einen Link möchte ich herausheben: <http://www.vcd-bochum.de/Metrorapid>. Hier findet sich eine Menge kritischer Information zum Metrorapid. Absolut empfehlenswert.

Auch der PRO BAHN-Landesverbandes unter www.probahn-nrw.de hat einiges an Informationen zum Metrorapid zu bieten.

Das Netz



Als vorletztes die Zukunft des Metrorapid. Eine im Kreis fahrende S-Bahn mit Flughafen-Anschluß und Appendix nach Köln:

Das Letzte:
Undementierte Behauptung einer Aussage von Ernst Schwanhold (Minister u.a. für Verkehr in NRW): *Den Metrorapid in seinem Lauf hält weder Ochs noch Esel auf.* (Frei nach E.H.)

(RoSt)

Kurzmeldung

Weiterer Nachtrag zum Artikel ‚CarPool der NVV‘ aus NI11

Zum 31.5.2002 wurde das Angebot Car-Pool der NVV AG ersatzlos gestrichen. Begründung: Würde sich nicht lohnen.

Laut Aussage eines Mitarbeiters war gerade in der letzten Zeit eine erhebliche Steigerung der Nachfrage zu spüren. Hier zeigt sich wieder

einmal, dass die NVV AG in keinsten Weise gewillt und in der Lage ist, attraktive Angebote entsprechend zu verkaufen. Es zeigt sich immer wieder, dass es sich hierbei wirklich nur um einen Restverkehrsabwickler handelt und nicht um ein Unternehmen mit aktiver Firmenpolitik. Es ist wirklich sehr traurig hier in Mönchengladbach.

(RoSt)



Termine

7. Juli 2002 11. Niederrheinischer Radwandertag

Sitzungen des Kreisverbandes Mönchengladbach-Grenzland:

Die nächsten Termine:

26. Juni
24. Juli
28. August
25. September
23. Oktober

Die Uhrzeit 19:30 ist der früheste Zeitpunkt des Treffens. Auf Teilnehmer aus Richtung Kaldenkirchen bzw. Aachen warten wir.

Impressum:

VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland

1. Vorsitzender
Ruprecht Beusch
Kirchstraße 2
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739

Kassierer
Roland Stahl
Myllendonker Straße 52
41065 Mönchengladbach
Tel.: 02161/650914
e-Mail: Roland.J.Stahl@t-online.de

Autoren im Niers-Info:

rb: Ruprecht Beusch
RoSt: Roland Stahl

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des KV's. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post an Ruprecht Beusch senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen (MS Word for Windows) und können auf Diskette oder per E-mail (an Roland.J.Stahl@t-online.de) gesendet werden.

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