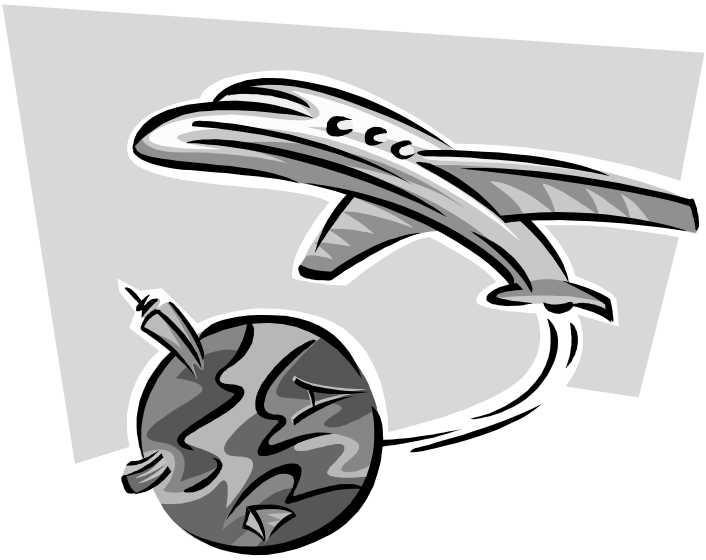
# VCD

Ausgabe 17
August 2004

# NIERS-Info

## Informationen für den VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland

## Traum vom Fliegen in Mönchengladbach?



## In Realität abgeschmiert?

**Inhalt:**


Vorwort
Protokoll der Jahresversamlung 2004
Hohes Defizit des Gladbacher Flughafens
Einst und Jetzt
Niederrheinischer Radwandertag
Neue Tickets für NRW
Verkehrsentwicklungsplan in Mönchengladbach
Kurzmeldungen
Gedanke
Termine

# Vorwort

Liebe Leute,

Fliegen ist die Art der Fortbewegung, die Menschen und Umwelt am meisten belastet, und die im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke am meisten nicht erneuerbare Ressourcen verbraucht. Wer das nicht einsehen will, soll mich ansprechen, anrufen, mir schreiben, faxen oder mailen. Mit der Planung einer neuen, größeren Startbahn für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach würde das Fliegen und seine nachteiligen Folgen noch mehr gefördert; besonders der Bereich unseres Kreisverbandes wäre betroffen. Aus diesem Grund hat der Vorstand Herrn Martin Rothe, den Vorsitzenden von „Airpeace e.V.“ vereinigte Bürgerinitiativen zum Schutz der Menschen um den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zu einem Referat anlässlich unserer Jahreshauptversammlung eingeladen.

An der Aktualität und Qualität des Vortrages kann es nicht gelegen haben, dass der Besuch der Versammlung sowohl für den Referenten als auch für den einladenden Vorstand enttäuschend war.

Erfreulich ist dagegen, dass der Widerstand gegen den Flugplatzausbau sehr deutlich vorgebracht wird. So konnte Martin Rothe von Airpeace e.V. am 24. 5. der Bezirksregierung 14 000 Einwendungen übergeben. Ich hoffe, dass dabei auch viele von unseren Mitgliedern waren.

Zwar ist die Frist für die Abgabe von Anregungen und Bedenken für Einzelpersonen am 25. 5. abgelaufen, doch das Verfahren ist noch lange nicht zu Ende. Die Träger öffentlicher Belange, umliegende Städte, Gemeinden und Kreise, Industrie und Handelskammer und weitere Verbände haben ein Wort mitzureden. Hier gilt es, soweit als möglich , unseren Einfluss geltend zu machen. Wenn auch Mönchengladbach vom Fluglärm bedeutend weniger betroffen wird als z.B. Korschenbroich und Willich, so sind die Gladbacher doch an einem empfindlichen Körperteil betroffen, nämlich an ihrem Portemonnaie. Ich kann mir vorstellen, dass zum mindesten ein Teil von ihnen seine Steuergelder lieber in einen funktionierenden ÖPNV als in einen defizitären Flugplatz stecken würde.

Zum Schluss wünsche ich Ihnen erholsame Ferien, genießen Sie die freie Zeit! Gern veröffentlichen wir im Niers-Info Ihre interessanten Reiseerlebnisse.

Ich grüße Sie
Ruprecht Beusch

# Protokoll der Jahresversamlung 2004

Die Jahreshauptversammlung fand am 26.5.2004 im Haus Wirichs in St. Tönis statt.
Anwesende siehe Liste
Der Vorsitzende R. Beusch begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung um 19.35 Uhr. Er stellt die frist- und formgerechte Einladung fest und beginnt mit der Tagesordnung.

**TOP 1** Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers

R. Beusch wird von M. Asbeck zum Versammlungsleiter vorgeschlagen und einstimmig gewählt. M. Asbeck wird auf Vorschlag von R. Beusch einstimmig zum Protokollführer gewählt.

**TOP 2** Die Tagesordnung wird von der Versammlung so angenommen wie in der Einladung verschickt.

**TOP 3** Referat des Herrn Rothe von Airpeace

Herr Rothe nimmt in seinem Vortag Stellung zum Flughafenausbau Mönchengladbach. Er führt u.a. aus:

- Der Antrag zum Planfeststellungsverfahren beruht auf einem Flugroutenplan, der 10 Jahre alt ist und somit grundsätzlich von falschen Vorgaben ausgeht.
- Von der Stadt Mönchengladbach und der NVV (Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG) wurden Gutachter bestellt, die ihren Gutachten nicht die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde gelegt haben.
- Die Städte Tönisvorst, Willich, Neuss, Korschenbroich, Kaarst, Dormagen und der Kreis Neuss haben Gutachten zur Sicherheit / Plausibilität des Antrags (Gutachterbüro FDC Airport Consulting & Partners, Dipl.- Ing. Faulenbach) und zur Lärmsituation ( Gutachterbüro de Bakom, Dr. D. Kühner) in Auftrag gegeben.
- Beide Gutachten kommen zu einem niederschmetternden Ergebnis: Der Ausbau des Verkehrslandesplatzes Mönchengladbach dürfte aufgrund des vorliegenden Antrags von der Bezirksregierung überhaupt nicht genehmigt werden.
- Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach bringt seit 1995 pro Jahr im Schnitt 5 Millionen Euro Verlust für die Eigentümer Stadt Düsseldorf und Hoch-Tief. Ab 2010 muss die NVV bzw die Stadt Mönchengladbach den gesamten Verlust übernehmen!
- Für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes müßte der Gebietsentwicklungsplan GEP ge-

ändert werden. Das ist bis jetzt noch nicht geschehen.

- Im Antrag ist keine Bedarfsanalyse durchgeführt worden, man geht einfach von 2,8 Millionen Fluggästen im Jahr aus. Das ist völlig unrealistisch. Ein Gutachten im Auftrag von Airpeace kommt auf etwa 880 000 Fluggäste im einen Zeitraum von 2 Jahren. Außerdem ist bekannt, das der Flughafen Düsseldorf zur Zeit nur eine Auslastung von ca. 60 % hat. Ein Ausbau des Flughafen ist somit nicht sinnvoll.
- Die Miteigentümer Stadt Düsseldorf und Hoch-Tief wollen sich nicht am Flughafenausbau beteiligen, so dass die Stadt Mönchengladbach und die NVV die Ausbaukosten allein tragen müssten. Die geschätzten Kosten liegen bei 330 Mill. Euro. Wesentliche Einnahmen würden dem nicht gegenüberstehen.
- Der Begriff Flughafenausbau ist insofern irreführend, da nicht einfach die bestehende Startbahn verlängert werden soll. Statt dessen ist geplant, die bestehende Startbahn abzureißen und ca. 100m nördlich im Waldgebiet die längere Bahn komplett neu zu bauen.
- Sicherheitstechnisch höchst bedenklich ist eine Kreuzung des Landeanflugs auf den Flughafen Düsseldorf und der Hauptstartrichtung des Flughafens Mönchengladbach in etwa 770m Höhe.
- Zum Abschluss seines Referates weist Herr Rothe noch einmal deutlich auf die Gefahren und die Lärmbelästigungen hin, die durch den "Ausbau" des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach für die Menschen in der Umgebung entstehen würden.

Während des Referates wurden viele Fragen gestellt und heftig diskutiert. R. Beusch dankt Herrn Rothe und seiner Frau für das Referat und die vielen Erläuterungen.

**TOP 4** Die Niederschrift über die Hauptversammlung vom 8.10.2003 wurde so angenommen, wie sie im Niers-Info veröffentlicht wurde.

**TOP 5** Der Vorsitzende R.Beusch trägt den Tätigkeitsbericht vor.

Der Kassenbericht wird Kassierer M. Asbeck vorgetragen. Die Kasse wurde bis zum 31.12.2003 von R. Stahl geführt. Zum 31.12. 2003 wurde die Kasse geprüft und dann an M. Asbeck übergeben.

J. Klüttermann berichtet, dass bei der Kassenprüfung am 28.1.2004 eine ordnungsgemäße Kassenführung festgestellt werden konnte.

J. Klüttermann beantragt die Entlastung des Vorstandes. Die Ent-

lastung wurde einstimmig ausgesprochen.
**TOP 6** Anträge wurden nicht gestellt.
**TOP 7** Verschiedenes:
Das nächste Treffen des Kreisverbandes soll am 23.6.2004 in der Bahnhofsgaststätte Mönchengladbach um 19.30 Uhr stattfinden.
Philipp Fichtner berichtet von verschiedenen Aktionen des Landesverbandes.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 21.30 Uhr.
Martin Asbeck

# Hohes Defizit des Gladbacher Flughafens

Passend zum Thema der Jahresversammlung hier noch ein paar Zahlen zum Thema Flughafen in Mönchengladbach. Ende Juli 2003 veröffentlichte der Flughafen in Mönchengladbach seine Zahlen für 2002. Resultat: Jeder Fluggast wurde mit ca. 35€ subventioniert. Das liegt weit über den sogenannten Billigtarifen.
Während das Defizit mit 5,1Mio€ auf sehr hohem Niveau blieb, sank die Zahl der Fluggäste um 30%, im Verhältnis zu 2001, auf nur noch 144.000. Mittlerweile ist auch der letzte regelmäßige Verkehr bis auf 2 Flüge je Woche verschwunden, so dass die Subvention je Fluggast noch höher ist. Auch wenn nur 30% des Defizits durch die NVV AG übernommen werden, so sind das doch über 1,5Mio€. Dagegen wird der Busverkehr der NVV AG mit ca. 10Mio€ bei fast 40Mio. Fahrgästen bezuschusst.
Und jetzt soll auch noch die Landebahn für viel Geld ausgebaut werden.
Hier wird viel Geld für ein Prestigeobjekt ausgegeben. Die paar Fluggäste aus Mönchengladbach könnten auch ohne weiteres in Düsseldorf abgefertigt werden. Bei 14,75 Millionen Fluggästen würde das nicht auffallen. Zumal der Düsseldorfer Flughafen besser per Bus&Bahn zu erreichen ist, als der in Mönchengladbach.
Wenn der Flughafen in Weeze bei den Charterflügen so weiter wächst wie bisher, wird Düsseldorf dadurch erheblich entlastet und kann die Zuwachsraten im Linienverkehr leicht aufnehmen.
Ich möchte auch auf die Internetseite von Airpeace unter www.airpeace.de hinweisen. Hier gibt es viele wichtige (Hintergrund-) Informationen und Aktuelles.
Roland Stahl

# Einst und Jetzt

Mönchengladbach Hbf. 20.04.1977 (oben) und 22.05.2004 (rechts)

Die Bahn ist auf dem Rückmarsch und die Natur holt sich das Gelände wieder. Auf vielen Bahnhöfen und Bahnanlagen sieht es heute wieder sehr naturnah aus. Zwei Bilder vom Bahnhof Mönchengladbach Hbf. zeigen wie sich die Bahnanlagen in den letzten 25 Jahren verändert haben.

# Niederrheinischer Radwandertag

Es gibt in Nord-Rhein-Westfalen die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“, am Radwandertag ist der ganze linke Niederrhein und darüber hinaus noch weitere Gebiete, von Übach-Palenberg im Süden bis Emmerich im Norden fahrradfreundlich.
Mit dieser Ausgabe des Niers-Info kann ich zwar nicht mehr zur Teilnahme aufrufen; aber ich nehme an, dass jeder Interessierte diesen Tag, jeweils der 1. Sonntag im Juli kennt.
Wie immer hatte der ADFC und weitere unterstützende Vereine attraktive Routen ausgeguckt und deutlich gekennzeichnet, sodass es ein Vergnügen war, darauf durch die schöne niederrheinische Landschaft zu fahren. Die Start- und Zielorte hatten sich auf reprä-

sentativen Plätzen speziell für das Treffen der Radler gerüstet, mit Streckeninformationen, Ständen der Umweltverbände, Erfrischungen, Life-Musik und Start durch den Bürgermeister.
Ich bin allein losgefahren, um selbst mein Tempo zu bestimmen, möchte dies im allgemeinen aber nicht empfehlen. Das heißt aber nicht , dass ich unterwegs und an den Stationen keine Leute getroffen hätte. So konnte ich auch VCD-Mitglieder begrüßen, die ich sonst selten sehe. Auf meiner Strecke mit den fahrradfreundlichen Städten Krefeld und Kempen hatte ich die Gelegenheit, auf den Turm der Kempener Burg zu steigen und von oben einen Blick auf den Niederrhein zu werfen. Sogar der Fernsehturm von Düsseldorf war von daher zu sehen

Ruprecht Beusch

# Neue Tickets für NRW

Zum 1. August werden im Rahmen der 'SchönerTagTickets' zwei neue Angebote in NRW eingeführt. Der NRW-Tarif wird unter dem Motto *„SchöneFahrt. Ein Ticket für NRW“* beworben. Das Gesamtpaket wird in drei Stufen eingeführt:
Am 1. August dieses Jahres wird die Palette landesweit gültiger Tickets, die insbesondere bei Gelegenheitsfahrten und im Freizeit-

verkehr eine große Rolle spielen, deutlich erweitert. Zum SchönerTagTicket 5 Personen (Tagesticket, 26 Euro) kommen das **SchönerTagTicket Single** (Tagesticket, 20 Euro) und das **SchöneFahrtTicket** für Erwachsene (12 Euro) und Kinder (6 Euro) hinzu.
Alle Tickets gelten nun **auch am Wochenende** – bislang konnte man das SchönerTagTicket 5 Personen nur montags bis freitags nutzen.
Das **SchöneFahrtTicket** mit einer Geltungsdauer von zwei Stunden richtet sich an Fahrgäste, die an einem Tag nur eine Strecke zurücklegen wollen. Das SchöneFahrtTicket gilt wie die SchönerTagTickets dann montags bis sonntags für Fahrten in ganz Nordrhein-Westfalen – und zwar jeweils zwei Stunden (ab Entwertung). Damit ist das SchöneFahrtTicket der ideale Fahrschein für Fahrgäste, die am Ziel ihrer Reise Station machen, oder beispielsweise für eine Fahrt zum Flughafen.
Der VCD Landesverband NRW hat zum Thema NRW-Ticket am 28.6.2004 eine Pressemitteilung herausgegeben.:

**VCD zum NRW-Tarif: "NRW plus plus" weitere Vereinfachung für Bus- und Bahnfahren, aber nur ein Schritt Viele Probleme noch ungelöst**

"Als Schritt in die richtige Richtung, dem bald weitere folgen sollten", hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) NRW die jetzt für Mitte 2005 angekündigte - und damit erneut verschobene - Einführung des NRW-Tarifs bezeichnet. Die Vereinfachung halte sich allerdings in Grenzen, viele Probleme müssten noch gelöst werden, das Preisniveau sei eher hoch, und von den ursprünglichen Vorstellungen einer umfassenden Reform sei nur noch wenig übrig geblieben, so die Einschätzung des VCD.
Beim "NRW-Tarif" handelt es sich im Kern um nichts anderes als um den heute schon üblichen entfernungsabhängigen Nahverkehrstarif der DB, ergänzt um einen Zuschlag für die Benutzung des kommunalen Bahn- und Busverkehrs - "gewissermaßen NRW plus-plus", so der VCD. Nachdem bereits seit 1999 mit dem NRW-plus-Ticket auch die Busfahrt am Zielort möglich ist, kommt nun ab nächstem Jahr auch die Fahrt zum Bahnhof hinzu. "Dies ist für Nahverkehrskunden, die nun nicht mehr bis zu drei Fahrkarten benötigen, in der Tat eine Vereinfachung", erklärt VCD-Landessprecher Jürgen Eichel. Erstmals werden zudem auch Zeitkarten angeboten.
In der Praxis wird der NRW-Tarif aber etwa beim Busfahrer vor Ort gar nicht erhältlich sein - hier wurde aus Sicht des VCD mit dem pauschalen "Gute Fahrt-Ticket" (2 Stunden gültig, 12 EUR) zumindest eine sinnvolle Notlösung gewählt. "Um Umsteigezeiten und Verspätungen aufzufangen, sollte aber die Gültigkeitsdauer wenigstens auf 3 Stunden erhöht werden", fordert der VCD.
Gar nichts hält der VCD von der bisherigen Konzeption, wonach jedes Ticket nur für einen Fahrtweg gelten soll. "Das führt nur zu überflüssigen Diskussionen", so Eichel. So kann es etwa am Wochenende schneller oder gar nicht anders möglich sein, von A nach B über C statt über D zu fahren; dies müsse auch mit dem NRW-Ticket möglich sein - "je flexibler, desto besser", meint der VCD.
Wichtig sei zudem die - bislang nicht vorgesehene - Verknüpfung mit dem Fernverkehr. "Wenn man etwa wegen Verspätung meinen Anschlusszug verpasst und nun ein Teilstück mit dem IC oder ICE fahren möchte, muss das - natürlich gegen einen ent-

sprechenden Zuschlag - möglich sein", so Eichel.
Ein schwerwiegender Mangel ergebe sich aus der Abkehr vom raumbezogenen Tarif (wie in den Verkehrsverbünden) zum streckenbezogenen DB-Tarif. "Das heißt: Wer eine Monatskarte Bochum - Hamm hat und am Wochenende in Dortmund zum Fußball fahren will, muß für die U-Bahn zum Stadion ein weiteres Ticket kaufen." Ein NRW-Tarif, der diesen Namen verdiene, müsse aber auch das bieten.
"Man sieht: Zu voreiligem Jubel besteht kein Anlass, es gibt noch viel zu tun, damit Bus- und Bahnfahren in NRW wirklich für alle einfach und attraktiv wird", so das Fazit des VCD.
Rückfragen: Jürgen Eichel, Sprecher VCD NRW, Tel.: 0234/14919 oder 0160 32 22 747

# Verkehrsentwicklungsplan in Mönchengladbach

**Stellungnahme des VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland zum „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP) für Mönchengladbach**

Ausgangssituation:
Im Februar 2004 wurde der VEP den Fraktionen der Stadt Mönchengladbach vorgestellt. Dies geschah, nachdem der sogenannten Lückenschluss der A44 zwischen MG-Ost und MG-Odenkirchen nun weder im „vordringlichen Bedarf“ noch im „weitern Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes BVWP aufgeführt wird, d.h. die Autobahn wird nicht gebaut. Damit wurde der Weg frei, eine alternative Planung im Umfeld der alten geplanten Trasse einzuleiten. Was dabei herauskam, wurde mit weiteren kleinen innerstädtischen Varianten vorgestellt.
Ergänzend sei noch zu sagen, dass die A52 und die A61 um Mönchengladbach herum 6-spurig ausgebaut werden soll.

Vorstellung des VEP:
Herr Clages als Experte der Stadt Mönchengladbach hat den Verkehrsentwicklungsplan für Mönchenglabach vorgestellt. Mit Hilfe eines Rechnerprogrammes wurden verschiedene Verkehrsszenarien durchgespielt, die ausschließlich den Autoverkehr berücksichtigten. Durch Aus- und Rückbau von Straßen konnte die Autobelastung auf den tangierenden Straßen geschätzt werden.
Vorgestellt wurden Straßenverkehrsfragmente, wie:

- Autobahnanschluß an den Nordpark (Fußballstadion)
- Mittlerer Ring bis Duvenstr.
- Parallelstrecke zur Steinsstraße durch den Bahnhof Mülfort
- Östl. Umgehung Odenkirchen
- Ausbau der Straße „An den 12 Morgen“ mit Weiterführung über die Carl-Diem-Str.

- Verlängerung der Lürriper Str. durch den Friedhof Lürrip
- Ortsumgehung Ruckes

Diskussion:

1. Der Knotenpunkt im zentralen Straßennetz ist der „Berliner Platz“, da sich die West-Ost-Verbindung und die Nord-Süd Verbindung der Stadtzentren Mönchengladbach und Rheydt kreuzen. Durch die vorhandene Ampelanlage wird der Motorisierte Individual Verkehr (MIV) in alle Richtungen gestaut. Der Durchfluß ist begrenzt.
2. Die Ortsumgehung Odenkirchen soll auf die ehemals geplante A44 gelenkt werden. Eine wesentliche MIV Entlastung ist nicht zu erwarten, da der Zubringerverkehr auf diese Strecke den Stadtteil stark belasten wird.
3. Die Umgehung Ruckes mit Anschluß an das Gewerbegebiet „Erftstr.“ ist eine alte VCD Forderung (siehe „Lösungsansätze für die Verkehrsproblematik im Einzugsbereich des Niersgrünzuges. Alternativen zur A44“ von H.J.Krichel-Mäurer und J.Klüttermann 1993). Dies ist bisher am Wiederstand der politischen Entscheidungsträger der Stadt Mönchengladbach gescheitert.
4. Der 2-spurige Ausbau „An den 12 Morgen“ mit Weiterführung bis zur Korschenbroicher Str. zeigt keine schlüssige Lösung einer Verkehrsentlastung in dem Gebiet. Es ist mit einer starken MIV Zunahme zu rechnen, die den Verkehr wieder in das Stadtgebiet zieht. (Das Rote Kreuz Heim und der Kindergarten sind im Wege).Aus Sicherheitsgründen müsste auch der Baumbestand in Straßennähe reduziert werden.
5. Aufgrund verschiedener Szenarien wurde nachgewiesen, dass die geplante „Innere Osttangente“ IOT keinen Sinn ergibt.

Fazit:

Der VCD lehnt diese Art des sogenannten VEP der Stadt Mönchengladbach ab, da er ausschließlich dem MIV Vorrang gibt (altbekannte politische Denkweise der Verantwortlichen). Neben der fehlenden Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs im VEP wird auch keine Angabe über die Entwicklung des Öffentlichen-Person-Nahverkehrs ÖPNV gemacht. Weiterhin fehlen Angaben über verkehrsreduzierende Maßnahmen. Auch die Anbindung der mittleren und östlichen Gewerbegebiete an die vorhandenen Straßen L382 und L31 im Osten Mönchengladbachs finden keine Be-

rücksichtigung. Um den Stau am Berliner Platz zu entzerren, sollte die Installation eines Kreisverkehrs untersucht werden. Dadurch könnte die Auslastung der Theodor-Heuss-Straße von z.Zt. ca. 40% optimiert werden.
Im Übrigen fehlt überhaupt die Aufgabenstellung mit der Zielsetzung.

Der VCD fordert ein ökologisch und ökonomisch vertägliches und schlüssiges Gesamtkonzept eines VEP für Mönchengladbach unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Jürgen Klüttermann

# Kurzmeldungen

**Toilette im 423**
In der Bestellung für die nächste Serie der S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423 ist eine Toilette vorgesehen. Ähnlich wie in den Nahverkehrstriebwagen der Baureihen 425 und 426 soll auch hier wieder der bei den S-Bahnzügen im Rhein-Ruhr-Raum gewohnte (?) Komfort einer Toilette im Zug vorhanden sein.

**Bahn 21**
In einer neuen Studie des VCD-Bundesverbands „Bahn 21“ wird aufgezeigt, wie durch Streckenreaktivierungen, Neu- und Ausbaumaßnahmen oder durch zusätzliche Haltepunkte der Anteil des Schienenverkehrs mit nur wenigen Mitteln angehoben werden kann.
Zu erhalten ist die Studie als Download „http://www.vcd.org/themen/download/vcdstudie_bahn21.pdf“ oder per telefonischer Bestellung für 20€ unter 0228-9858532.

**Anschlusssicherung beim VRR**
Der VRR untersucht zurzeit, wie eine Anschlusssicherung über die Bahn hinaus geregelt werden kann. Es ist geplant, die bisherige Regelung auch auf Anschlüssen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen auszudehnen.

# Gedanke

Wenn beim Einkauf oder in der Gaststätte ein großes Angebot vorgehalten wird, findet der Konsument das wunderbar. Wenn die Bahn verschiedene Tarife anbietet, heißt das Tarifdschungel. Gegenstimmen ?.

# Termine

## *Sitzungen des Kreisverbandes Mönchengladbach-Grenzland:*

Die nächsten Termine:

| | |
|---|---|
| 22. September | Bahnhofsgaststätte Mönchengladbach Hbf |
| 27. Oktober | St. Tönis<br>Gaststätte Haus Wirichs, Hochstraße 21 |
| 24. November | St. Tönis<br>Gaststätte Haus Wirichs, Hochstraße 21 |
| 22. Dezember | Bahnhofsgaststätte Mönchengladbach Hbf |

Jeweils um 19:30Uhr.

## Impressum:

**VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland**

1. Vorsitzender
Ruprecht Beusch
Kirchstraße 2
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739
eMail: r.beusch@gmx.de

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

Kassierer
Martin Asbeck
Dionysiusstr. 5
41239 Mönchengladbach
Tel: 02166-86398

Autoren im Niers-Info:

| | |
|---|---|
| ma | Martin Asbeck |
| 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 KVs. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 2 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 KVs kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.