



Niers-Info

**Informationen für den VCD-Kreisverband
Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen**



Coco Taxi - Gern genutztes Taxi für Touristen auf Cuba - Foto: Klaus Hegmanns

Inhalt:

Protokoll Jahresversammlung

Jahresbericht

Aktion Stadtradeln

Trauerspiel um S28

Regiobahn ist wichtig für

Arbeitsplätze und Wirtschaftsentwicklung

*Knotenpunktsystem in
der Rad-Region-Rheinland*

ÖPNV de Cuba

Sind Elektroautos umweltfreundlich?

Neues Tarifsystem beim VRR

Niederrheinischer Radwandertag

Kurz gefasst

Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,

Wie Sie sehen, haben wir das Format und Layout des Niersinfo verändert. Auf der Hauptversammlung wurde beschlossen, das Niersinfo nun professionell und in Farbe drucken zu lassen. Unser Partnerverband PRO BAHN hat das mit seiner Mitgliederzeitung Niederrhein-Info ausprobiert. Die Kosten sind in einem vertretbaren Maße. Durch dieses neue Layout hoffen wir, dass wir eine bessere Verbreitung erreichen. Auch können wir mehr Seiten füllen, was den Preis nur unwesentlich beeinflusst.

Ich hoffe, das es Ihnen gefällt. Über eine Rückmeldung würde ich mich sehr freuen. Per Post oder E-Mail. Darüber hinaus können Sie auch gerne auf unserer neuen Facebookseite mit uns diskutieren. Teilen Sie uns Ihre Ideen und Wünsche für das nächste Niersinfo mit. Oder schauen Sie doch beim nächsten VCD Treff einfach mal vorbei. Adressen siehe Impressum am Ende des Heftes.

Ich möchte noch auf die Aktion Stadtradeln hinweisen. Details dazu auf Seite 4
Ihr Roland Stahl

Protokoll Jahresversammlung

Am 27.5.2015 in Mönchengladbach Gaststätte Krefelder Hof

Der Vorsitzende R. Stahl begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung um 19.30 Uhr.

Er stellt die frist- und formgerechte Einladung fest und beginnt mit der Tagesordnung:

TOP 1: Wahl eines Versammlungsleiters und Protokollführers

Michael Seibert wird als Versammlungsleiter vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

Detlef Neuß wird als Protokollführer vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

TOP 2: Die Tagesordnung wird durch Antrag zur Geschäftsordnung dahingehend geändert, dass über die behördlich vorgeschriebene Satzungsänderung abgestimmt wird. Die geänderte Satzung wurde durch das Internet und durch das Niers-Info Ausgabe 42 den Mitgliedern zur Kenntnis gebracht.

TOP 3: Die Niederschrift (veröffentlicht im Niers-Info Nr. 40) der letzten Mitgliederversammlung wird einstimmig genehmigt.

TOP 4:

a) Tätigkeitsbericht des Vorstandes: Der Tätigkeitsbericht wird von R. Stahl vorgelesen (siehe Anlage)

b) Bericht des Kassierers und der Kassenprüfer. Der Kassierer berichtet über die Einnahmen/Ausgaben.

c) Die Kassenprüfer stellen eine ordnungsgemäße Kassenführung fest.

d) Nach kurzer Aussprache beantragt Hr. Schimana die Entlastung des Vorsitzenden und des Kassierers: jeweils einstimmig (mit zwei Enthaltungen) angenommen.



TOP 5: Wahlen zum Vorstand

Michael Seibert wird zum Wahlleiter gewählt. Er leitet diesen Tagesordnungspunkt. Antrag auf Wahl per Handzeichen durch Detlef Neuß. Einstimmig angenommen.

a) 1. Vorsitzender: Vorschlag: Roland Stahl

Roland Stahl wird einstimmig gewählt, er nimmt die Wahl an.

b) Stellvertretende Vorsitzende:

Roland Stahl schlägt Klaus Hegmanns und Detlef Neuß vor. Sie sind zur Kandidatur bereit.

Beide Stellvertreter werden einstimmig gewählt und nehmen die Wahl an.

c) Finanzverwalter: Roland Stahl schlägt Martin Asbeck vor. Er ist zur Kandidatur bereit. Martin Asbeck wird einstimmig gewählt, er nimmt das Amt an.

d) Für das Amt der Kassenprüfer schlägt Detlef Neuß Michael Seibert und Leopold Korgor vor.

Beide sind zur Kandidatur bereit, werden einstimmig gewählt und nehmen die Wahl an.

e) M. Seibert schlägt Roland Stahl als Delegierten für die Landesdelegiertenkonferenz vor. R. Stahl schlägt M. Asbeck als Stellvertreter vor. Beide sind zur Kandidatur bereit, werden einstimmig gewählt und nehmen das Amt an.

TOP 6: Satzungsänderung:

Martin Asbeck stellt die neue Satzung vor und erklärt die dafür vom Finanzamt vorgegebenen Gründe für die Satzungsänderung. Die neue Satzung wurde den Mitgliedern durch Internet und Veröffentlichung im NiersInfo zur Kenntnis gebracht. Die Satzungsänderung wird einstimmig verabschiedet.

TOP 7: Anträge:

Martin Asbeck schlägt vor, Ruprecht Beusch zum Ehrenvorsitzenden des VCD Kreisverbandes Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen zu wählen. Besondere Rechte sind mit dem Ehrenvorsitz nicht verbunden. Der Ehrenvorsitzende ist nicht Mitglied des Vorstands. Ruprecht Beusch wird einstimmig zum Ehrenvorsitzenden gewählt.

Roland Stahl stellt den Antrag, das Niers-Info in Zukunft extern durch Digitaldruck farbig in neuem Layout erstellen zu lassen. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Klaus Hegmanns stellt den Antrag eine Facebook-Seite für den VCD-Kreisverband einzurichten und erklärt sich bereit, diese Seite zu betreuen. Der Antrag wird mit einer Gegenstimme angenommen.

TOP 8: Vorschau für das kommende Jahr:

Für das kommende Geschäftsjahr wird ein Ausflug geplant. Die Teilnahme mit einem Informationsstand am Niederrheinischen Radwandertag ist geplant.

TOP 9: Verschiedenes

Klaus Hegmanns schlägt vor, den derzeitigen Schwerpunkt der Arbeit von der Schiene weg auf eine breitere Basis zu stellen. Außerdem soll der Bekanntheitsgrad des Verbandes durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden.

Ende der Versammlung um 21.20 Uhr.



Jahresbericht

Jahresbericht des Vorstands des VCD Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen für den Zeitraum 23.4.2014 - 27.5.2015

Am 23.4.2014 fand unsere letzte Jahreshauptversammlung statt. Das Protokoll wurde allen Mitgliedern des Kreisverbandes über das Niers-Info 40 zugestellt.

Wir erreichen unsere Mitglieder hauptsächlich über das Niers-Info und seit 2009 auch über einen eigenen Internetauftritt im Rahmen des VCD. Seit der letzten Jahreshauptversammlung haben wir das Niers-Info viermal herausgebracht.

Zu unseren monatlichen Mitgliedertreffen im Krefelder Hof in Mönchengladbach haben wir zehnmal eingeladen.

Folgende außergewöhnliche Aktivitäten haben wir organisiert:

Regelmäßige Teilnahme an den Treffen des Aktionsbündnisses Verkehrswende Mönchengladbach

14.05.2014 Gespräch mit FDP in Wegberg bzgl. RB39-Zukunft

10.04.2014 Große Diskussionsrunde mit politischen Vertretern im Rahmen der Verkehrswende

06.07.2014 Stand auf dem Niederrheinischen Radwandertag in Vorst

07.09.2014 Teilnahme an der Feier zu 50 Jahre Aktion Medeor

15.10.2014 Treffen mit dem Mobilitätsbeauftragten Carsten Knoch

15.01.2015 Verkehrswende: Vorstellung Straßenverkehr

22.01.2015 Konstituierende Sitzung Arbeitsgruppe Nahmobilität mit Herrn Knoch

15.01.2015 Verkehrswende: Intelligenter Autoverkehr

19.02.2015 Verkehrswende: Radverkehr

25.02.2015 AK Hindeburgstraße

19.03.2015 Verkehrswende: ÖPNV (Vortrag Detlef Neuß)

14.04.2015 Gespräch mit Felix Heinrichs (SPD) über die S28/Rock-Projekt

23.04.2015 AK Nahmobilität

Die Internetpräsenz unterhalb der Bundesverbandsseite wurde erweitert und aktuell gehalten. Die Pflege der Seite bedarf einiges an Aufwand und bindet viel Zeit.

Aktion Stadtradeln

Hallo zusammen,

Mönchengladbach nimmt in diesem Jahr zum ersten Mal an der Aktion „STADTRADELN“ teil.

Hierbei werden Bürger und Politiker, die in Mönchengladbach arbeiten, wohnen, zur Schule gehen, einkaufen oder ihre Freizeit verbringen aufgefordert, im Aktionszeitraum (6.09.2015 bis 26.09.2015) möglichst viel mit dem Rad zu fahren und das Auto (mal wieder oder wie immer) stehen zu lassen.

Ein wesentlicher Zweck dieser Aktion ist es, den Politikern die Verhältnisse des Radverkehrs in Mönchengladbach mal näher zu bringen. Somit ist es eine wichtige Kampagne für unsere Stadt.



Außerdem soll durch die Teilnahme möglichst vieler Bürger auch etwas aktiv für den Klimaschutz geleistet werden. Jeder mit dem Rad statt mit dem Auto gefahrene Kilometer spart CO2!

Rad fahren und Klimaschutz sind 2 wichtige Themen unseres Vereins, deshalb habe ich ein Team für das Stadtradeln angemeldet: „VCD-Radler“.

Ihr könnt euch bereits heute für das Mönchengladbacher STADTRADELN anmelden:

<https://www.stadtradeln.de/moenchengladbach2015.html>

Über den Link kommt Ihr auf die Seite von Stadtradeln Mönchengladbach. Hier könnt Ihr insgesamt über die Aktion „Stadtradeln“ informieren und anmelden. Dazu den grünen Button „Beim STADT-RADELN registrieren“ anklicken und den Anweisungen folgen. Bei Kommune: Mönchengladbach findet Ihr dann unter Team ganz unten „VCD-Radler“.

Während des Aktionszeitraums können dann die geradelten Kilometer täglich oder nach Wochen oder für den gesamten Zeitraum eingetragen werden.

Die Auswertung erfolgt am Ende des Aktionszeitraums.

Ich freue mich, wenn möglichst viele von Euch mitmachen und wir einige Kilometer zusammenfahren.

In den nächsten Wochen wird übrigens eine Werbekampagne starten, so dass die Mönchengladbacher Bürger über diese Aktion informiert werden.

Am 27.9.2015 wird auf der Bismarckstraße eine große Abschlussveranstaltung stattfinden.

Bei Fragen darfst Du mich hierzu gerne ansprechen.

Martin Asbeck

Telefon: 02166-86398

E-Mail: fasbeck@arcor.de

Trauerspiel um S28

Das Hin und Her der Politik in Mönchengladbach um die Verlängerung der S28 von Kaarst nach Viersen ist ein Trauerspiel. Der Bezirksvorsteher Ost ist der Meinung neue Züge in der Donk wären eine Zumutung, Andererseits ist das alte Remegelände direkt an der Strecke nach Düsseldorf seiner Meinung nach eine 1.A Lage. Das ist wirklich schizophren. Die S28 wird elektrifiziert und die dort fahrenden Flirt-Züge sind extrem leise. Davon kann man sich bei der RE13 überzeugen. Ganz anders sieht es an der Strecke nach Düsseldorf aus. S-Bahn im 20-Minuten Takt. RE4/RE13 stündlich in beide Richtungen. Zur Hauptverkehrszeit auch noch jede Menge Verstärkerzüge. Etwas Güterverkehr.

Detlef Neuß von Probahn und Roland Stahl vom VCD haben sich die alte Strecke in der Donk mal angesehen. Als sie aus dem Auto stiegen, war eine Unterhaltung nicht möglich. Die A52 machte dermaßenen Lärm. Ganz ehrlich gesagt, dort möchte ich nicht wohnen. Selbst am Ende der Strecke kurz vor der Einfahrt in den

Bahnhof Viersen, war die Autobahn noch zu hören. Dort verläuft auch die Strecke von Mönchengladbach nach Viersen. Dort fuhr ein paar Züge darunter auch einige Güterzüge. Wenn wir die nicht gesehen hätten, wären diese uns nicht aufgefallen. Gehört hat man nichts davon.



Der erste Regiobahnzug in der Donk! (Bilder Roland Stahl; Fotomontage Detlef Neuß)

Man kann nicht nachvollziehen, was die Gladbacher Politik umtreibt gegen diese Strecke zu sein. Wahrscheinlich stört es die Autovorrangpolitik.

Die Vorteile der Strecke liegen auf der Hand. Auch die Argumente, das dann die Grundstücke weniger wert sind, kann durch viele Beispiele aus Deutschland widerlegt werden. Es gibt zwei Strecken in Baden-Württemberg, wo Anfangs auch viele dagegen waren und heute sind die der totale Erfolg. Suchen Sie auf Wikipedia mal nach Ammertalbahn und Schönbuchbahn. Dort werden diese Erfolgsstories umfangreich beschrieben.

Wie war das in den 1990ern als die Kaarster Bahn gebaut werden soll. Da wurde auch alles schlecht geredet. Wenn man damals mit den alten Zügen von Neuss nach Kaarst fuhr, konnte man bis Büttgen schauen. Heute ist dort ein sehr großes Wohngebiet entstanden mit kurzen Wegen zu den Stationen. Die S28 hat heute 23.000 Fahrgäste am Tag. Wenn der Bahnhof Neersen wieder in Betrieb geht, haben viele Gladbacher aus Neuwerk und Bettrath kurze Wege um mit der Bahn nach Neuss oder Düsseldorf zu kommen.

Man kann der Politik in Mönchengladbach nur raten, endlich dieses Trauerspiel zu beenden und mit dem Kreis Viersen für eine schnellstmögliche Wiederinbetriebnahme zusammen zuarbeiten. Es wird unsere Region massiv nach vorne bringen. Bitte beachten Sie auch den folgenden Beitrag von Dr. Marcus Optendrenk MdL Roland Stahl

Regiobahn ist wichtig für Arbeitsplätze und Wirtschaftsentwicklung

Der geplante Weiterbau der Regiobahn S 28 von Kaarst über Schiefbahn und Neersen bis Viersen ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung am mittleren Niederrhein. Sie ist zudem ein wesentlicher Baustein zur Stärkung der Arbeitsmarktregion zwischen Düsseldorf, Mönchengladbach, Kreis Viersen und Region Venlo. "Diese Verbindung ergänzt die bestehende Verbindung der RE 13 von Düsseldorf über Mönchengladbach nach Venlo und die geplante Fernverkehrsverbindung Düsseldorf-Mönchengladbach-Eindhoven im Zuge des sogenannten "RoCK-Projektes", so der Viersener CDU-Kreisvorsitzende Dr. Marcus Optendrenk. "Diese Maßnahmen auf der Schiene gehören zusammen. Sie stärken die Erreichbarkeit unserer grenzüberschreitenden Region für Arbeitnehmer und Wirtschaft. Deshalb kommt es darauf an, in unserer Region gemeinsam für diese Ziele zu arbeiten," ist Optendrenk überzeugt. Der vom Land Nordrhein-Westfalen und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingeforderte regionale Konsens für die Projekte Regiobahn und RoCK brauche jetzt auch Rückenwind aus Mönchengladbach. "Wir als Kreis Viersen stehen als Brückenbauer in Richtung Niederlande, aber auch als Partner des Oberzentrums Mönchengladbach zur Verfügung. Wichtig ist jetzt, die gesamte Zukunftsperspektive im Blick zu haben. Das Verkehrschaos auf der A 52 während des Bahnstreiks zeigt, dass es nicht ausreicht, alleine auf leistungsfähige Straßenverbindungen für die Region zu setzen, resümiert der CDU-Vorsitzende.

Hinweis: RoCK bedeutet: Regions of Connecting Knowledge, ist ein EU-Programm und soll innovative Regionen mit einander verkehrstechnisch verbinden).

Dies ist ein Beitrag von Dr. Marcus Optendrenk vom CDU Kreisverband Viersen. Herzlichen Dank, dass wir den Beitrag verwenden dürfen

Knotenpunktsystem in der Rad-Region-Rheinland



Ganz nach dem Vorbild aus den Niederlanden und Belgien kann man ab den Sommer 2015 im gesamten Gebiet der Rad-Region-Rheinland und im Kreis Viersen nach Zahlen fahren.

Rund 120 wichtige Schnittpunkte im kreisweiten Radwanderwegenetz haben eine Zahl zugewiesen bekommen.



Die neue Beschilderung an den Kreuzungen zeigt nicht nur den jeweiligen Knotenpunkt an. Die Radfahrer erfahren zudem, in welche Richtung sie zum nächsten Knotenpunkt gelangen.

Der Kreis Viersen hat das Knotenpunkt-Netz gemeinsam mit der Invest Region Viersen, den Städten und Gemeinden sowie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Krefeld / Kreis Viersen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW entwickelt. Die Knotenpunkte ergänzen die bestehende rot-weiße Radwegweisung. Die rot-weißen Barken mit Ortsnamen und Entfernung bleiben natürlich. Insgesamt verfügt der Kreis Viersen über ein gut ausgeschildertes Radwegenetz von mehr als 670 Kilometern Länge und ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen

Die Vorteile: Auch auswärtige Radfahrer ohne Ortskenntnis finden sich auf den Strecken im Kreisgebiet zurecht.

Nachteil: Leider gibt es kaum Karten und Informationstafeln vor Ort. Informationen und Kartenmaterial gibt es zurzeit meist nur im Internet.

Alle im Kreisgebiet ausgeschilderten Radwege Radwanderkarten und Themenrouten finden Sie auf www.kreis-viersen.de/radfahren, www.openstreetmap.org oder auf www.adfc-nrw.de

Titelbild: Aufnahme Standort Breitestrasse, Janspfad Kempen/St. Hubert

Zeichenerklärung: Punkt 46 = Königshütte, Punkt 43 = Schmalbroich-Görtschesweg, Punkt 41 = Bendheide-Landwehr

Klaus Hegmanns

ÖPNV de Cuba

Ein kleiner Reisebericht von Klaus Hegmanns

Die Eisenbahn

Im Jahr 1837 nahm in Kuba auf Geheiß des spanischen Königs die erste Eisenbahnstrecke Lateinamerikas ihren Dienst auf.

Von dieser Zeit an wurde das kubanische Schienennetz zum größten der Karibikregion ausgebaut. Das Streckennetz mit Normalspur (1435 mm) erstreckt sich von Guane (Provinz Pinar del Rio im westlichsten Teil der Insel bis zur Bucht von Guantánamo im Ostteil. Es umfasst ohne Berücksichtigung der Zuckerbahnen ca. 4.226 km (140 km elektrifiziert). Aufgrund der Form Cubas gibt es eine Hauptstrecke in West-Ost Richtung von Havanna über Santa Clara, Ciego de Avila, Camagüey und Las Tunas nach Santiago de Cuba die sich in Nebenstrecken nach Cienfuegos, Sancti Spiritus, Nuevitás oder Holguín verzweigt bzw. nach Pinar del Rio verlängert. Alle Strecken sind überwiegend einspurig.

Ab den 1990er Jahren durchlebte die Eisenbahn in Folge der Sonderperiode einen schleichenden Niedergang der zum Verlust zahlreicher Zugverbindungen geführt hat. Nach zwei Hurrikanen und den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise war 2009 für die kubanische Eisenbahn der vorläufige Tiefpunkt erreicht: Die Passagierzahlen sanken und es wurden weniger Fracht transportiert.



Trotz aller Probleme hat Kubas Regierung die Eisenbahn nicht aufgegeben. Seit 2006 wird ein langfristiges Programm zur Wiederbelebung des Zugverkehrs umgesetzt, das bereits Früchte zu tragen beginnt.

Seit 2006 wurden neue Waggon und Lokomotiven für den Frachttransport angeschafft, die Anzahl der transportierten Güter konnte Tonnen gesteigert werden. In den kommenden fünf Jahren soll sich der Güterverkehr auf der Schiene verdoppeln.

Zu den kleinen Erfolgen bei der Wiederherstellung der Eisenbahn zählt auch die neu errichtete Strecke von Havanna nach Mariel, mit der Kubas neuer Containerport vergangenen Sommer an das Schienennetz angeschlossen wurde.

In Zukunft sollen die stillgelegten Bahnlinien für den Zuckerrohrtransport wiederbelebt werden, was auch dem Personentransport auf dem Lande zu Gute kommen soll.

Der Passagierverkehr wird sich zukünftig auf Fernstrecken, also die Verbindung zwischen Havanna und den Ostprovinzen konzentrieren. Dafür sollen zusätzliche Reisezugwagen beschafft werden.

Als ausländischer Besucher bezahlt man eine Zugfahrt in CUC. Einen Fahrschein auf seinen Namen mit Platznummer erhält man einen Tag vor der Abfahrt in den städtischen Reservierungsbüros der Eisenbahn oder an größeren Bahnhöfen. Mindestens eine Stunde vor der Abfahrt muss der Fahrschein am Abfahrtsbahnhof noch rückbestätigt (gestempelt) werden, da ansonsten der reservierte Platz weitergegeben wird. Die Schaffner im Zug überprüfen anhand von Listen die Platzbelegung, so dass der reservierte Platz auf jeden Fall genutzt werden kann. Schwarz gekaufte Fahrkarten ohne den eigenen Namen sind wertlos, Stehplätze gibt es in Fernzügen keine. Mit Ausnahme des "französischen Zuges" für Touristen zwischen Havanna und Santiago gibt es keine speziellen Angebote für Ausländer, man fährt mit den regulären Zügen. Obwohl die Kriminalität gering ist, sollte man die auch in Europa übliche Aufmerksamkeit besonders in Nachtzügen walten lassen.

Strassenbahn Havanna

Im Jahr 1859 wurde in Havanna die erste städtische Straßenbahn (Ferrocarril Urbano de la Habana) eröffnet. Das Netz wurde bis 1865 auf 27 km erweitert und beinhaltete zu dieser Zeit 32 Personen und 16 Frachtwagen.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Straßenbahnnetz weiter ausgebaut und elektrifiziert. In der Innenstadt war die Straßenbahn meist eingleisig ausgebaut (Fahrt nur in eine Richtung) und außerhalb zweigleisig.

Zu Zeiten Batistas, in den 40er Jahren begannen die Kubaner große Mengen an amerikanischen Autos zu importieren. Havanna hatte einen hohen Motorisierungsgrad vergleichbar mit US-amerikanischen Städten. In den 50er Jahren war Kuba der größte Markt für den amerikanischen Autoexport.

Der Automobileboom sorgte mithilfe ihrer Lobbyisten für die Zurückdrängung der Straßenbahn. 1945 hatte das Straßenbahnnetz eine Länge von 180 km Straßen



und beinhaltete 597 Straßenbahnwagen sowie 7 Busse. Im Jahr 1948 verkaufte der damalige Eigentümer, ein US Unternehmen die Straßenbahn an den Staat. 1950 entstand eine, vorher nicht vorhandene private Konkurrenz mit 37 Buslinien. Daraufhin wurde die Straßenbahn in das Unternehmen „Autobuses Modernos“ ausgegliedert, hinter dem der Chef der Miami Transit Company steckte. Es wurden weitere Busse bestellt um das System umzustellen. Im Sommer 1952 wurde die Straßenbahn endgültig eingestellt.

Coco Taxi

Der Vollständigkeit halber werden hier auch die gelben, motorisierten Dreiräder namens Coco Taxi angeführt, welche in ihrer Funktion nicht weit über den Transport von Touristen hinausgeht. Eine einfache Fahrt kostet ca. 5 CUC für eine Kurzstrecke. Bei wachsenden Touristenzahlen (Ende der Blockade) besteht eine hohe Attraktivität für Arbeitsplätze wie diese. Für 50 CUC Fahrzeugmiete pro Tag können die Fahrer den ganzen Tag Geld von Touristen einnehmen.

Busse:

Diese Busflotte besteht aus einer Vielzahl von verschiedenartigen Bussen. Die meisten Busse wurden von Mercedes (Brasilien) und Yutong (China) produziert. Kuba hat in den letzten Jahren viel an neuem Busmaterial investiert. Es wurden 2007 100 Busse aus Weißrussland und über 1000 Busse aus China importiert, zum Großteil für den urbanen Betrieb.

Die Yutong-Busse haben vor allem die veralteten Camellos ersetzt, die 2008 eingestellt wurden. In Varadero verkehren in 20 Minutentakt Shuttlebusse für 10 CUC Tagesticket über den Inselstreifen zwischen Varadero-Stadt und der Touristenanlage.

Oldtimer

Kuba verbindet man mit Rum, guten Zigarren, und feuriger Musik - Natürlich! Aber etwas fehlt noch. Genau: Die Oldtimer!

Kein anderes Land der Welt ist so sehr für seine alten Autos berühmt, wie der Inselstaat Kuba mit seiner charismatischen Hauptstadt Havanna. Auf buchstäblich jedem Bild, das in den Straßen von Havanna aufgenommen wurde, sieht man mindestens einen der amerikanischen Oldtimer aus den 40er und 50er Jahren.

Wie kommt es zu dieser Ansammlung von alten amerikanischen Autos?

Der Grund liegt in der politischen Entwicklung des Landes verborgen. Als die Kommunisten nach der Revolution im Jahr 1959 die Macht übernahmen, brachen alle Beziehungen mit anderen, insbesondere westlichen Ländern und den USA ab und die Kubaner mussten fortan mit den Dingen zurechtkommen, die bereits im Land waren.

Im Jahre 1962, nach dem amerikanischen Angriff auf die Schweinebucht sprach die USA ein Handelsembargo gegen Kuba aus und reduzierte, auch mit Druck auf andere Staaten wie Kanada und Japan, damit die Importe nach Kuba. Dazu gehörten natürlich auch die Autos welche wie schon beschrieben aus den USA importiert wurden.



Die Besitzer der zahlreichen vorhandenen amerikanischen Autos auf der Insel hatten keinen Zugang mehr zu Original-Ersatzteilen. Und da in den Jahren und Jahrzehnten danach der Import von Fahrzeugen (und vielen anderen Gütern) sehr stark reglementiert wurde, tat man alles Menschenmögliche dafür, die alten Autos zu erhalten. Immer wieder wurden und werden die Fahrzeuge repariert und restauriert, werden mit viel Phantasie eigene Ersatzteile aus allen möglichen Materialien angefertigt. Kaum ein anderes Volk erweist sich dabei so kreativ wie die Kubaner. Auch verwendete Ersatzteile für alte amerikanische Wägen kamen aus den „östlichen“ Staaten. Unter so mancher Motorhaube eines alten Cadillacs findet man heute keinen 8 l Hubraum Motor, sondern einen benzinsparenden Vierzylinder der Marken Hyundai & Co.

Fotos und Zusammenfassung: Klaus Hegmanns

Quelle: Cubaheute.de / Kubanews.de / <http://www.srf.tuwien.ac.at> Karoline Ohler, Michael Ernst / <http://www.havanna.net/>

Sind Elektroautos umweltfreundlich?

Heino Theissen

heinrich.theissen@rwth-aachen.de

Seit einiger Zeit lesen wir von den Bemühungen von Politik und Industrie, die Elektromobilität zu fördern. Dabei kommt immer wieder das Umweltargument "emissionsfreier Verkehr" auf den Tisch. Sind Elektroautos also umweltfreundlicher als "normale" Autos?



Zur Abgrenzung: Gemeint sind hier nicht Hybridfahrzeuge, die den Elektroantrieb als Zusatzantrieb nutzen, um Bremsenergie zurückzugewinnen, oder um einen kleineren und sparsameren Verbrennungsmotor einsetzen zu können. Auch Elektrofahrräder werden hier ausdrücklich ausgeklammert, da sie einen minimalen Energieverbrauch (ca. 1 kWh/100km) haben und in vielen Fällen helfen, das Auto mal stehen zu lassen. Benutzen Sie also bitte weiter Ihr Elektrofahrrad, umweltfreundlicher geht es kaum.

Gemeint sind vielmehr Autos, die ausschließlich mit Strom aus der Batterie fahren, und die aus der Steckdose "aufgetankt" werden, wenn die Batterie leer ist. Der Herstellungs- und der Verbrauch an exotischen Rohstoffen wie Lithium und seltene Erden werden hier nicht bewertet.

Energieverbrauch und Klimaschutz

In Zeiten des Klimawandels ist der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) wohl der dauerhaft gefährlichste Umweltschaden, den unsere Zivilisation verursacht, etwa gleichauf mit dem ungelösten Problem der Lagerung von Atommüll, beides Folgen unseres unersättlichen Energiehungers. Das klimaschädliche Treibhausgas CO₂ entsteht bei der Verbrennung von kohlenstoffhaltigen Brennstoffen, am stärksten bei Kohle und ungefähr halb so viel bei Erdölprodukten und Erdgas. Dabei spielt es überhaupt keine Rolle, ob diese Rohstoffe in Automotoren oder in Kraftwerken, am Niederrhein oder auf anderen Kontinenten verbrannt werden.

Der Kraftstoffverbrauch aller PKW in Deutschland für 2015 wird vom Mineralölwirtschaftsverband (www.mwv.de) mit 29,4 Mio. Tonnen pro Jahr angegeben, also ohne LKW, Baumaschinen, Lokomotiven und andere Verbraucher. Ausgehend von einem Heizwert 11,8 kWh/kg von Dieselmotoren und von einem durchschnittlichen Motorwirkungsgrad von 33% liegt die Ausbeute an mechanischer Energie bei 3,9 kWh/kg an den Antriebsrädern. Der o. g. Kraftstoffverbrauch unserer PKW führt demnach zu einer Erzeugung von mechanischer Energie am Rad von 173 Mrd. Kilowattstunden pro Jahr.

Die Bundesregierung möchte, dass in Deutschland bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf unseren Straßen fahren, bis 2030 sogar sechs Millionen. Würde man dann irgendwann alle PKW auf Elektroantrieb umstellen, müsste die obige Energiemenge von 173 Mrd. kWh in elektrischer Form zur Verfügung stehen. Das heißt, sie müsste zusätzlich zu der heutigen Stromversorgung erzeugt werden. Wieviel elektrische Energie wird heute erzeugt? Nach Angabe des Bundeswirtschaftsministeriums gaben die Kraftwerke im Jahr 2013 eine Energiemenge von 550 Mrd. kWh/Jahr ab. Zusammengefasst: Die Kraftwerksleistung müsste um 31% gegenüber heute erhöht werden, um alle elektrischen PKW zu versorgen!

Gleichzeitig hat unsere Bundesregierung aber auch das Ziel, den Stromverbrauch bis zum Jahr 2050 um 25% gegenüber 2008 zu reduzieren! Unter dieser Prämisse soll der Anteil der erneuerbaren Energie an der Stromerzeugung von heute rund 27% auf 80% erhöht werden. Fällt Ihnen etwas auf? Richtig: Elektroautos und weniger Stromverbrauch gleichzeitig, das kann überhaupt nicht funktionieren!



Wie kommt der Strom in die Steckdose?

Elektroautos werden gerne mit dem heutigen Strommix schön gerechnet. Der enthält rund 27% erneuerbare Energie von Wasser, Wind und Sonne. Manche Befürworter wollen sogar nur noch "grünen Strom" kaufen, um ihre E-Autos zu betreiben. Der Zuwachs an Kraftwerksanlagen zur Erzeugung von Strom aus Wind und Sonne ist allerdings begrenzt. Die Anlagen sind teuer, und es wird nicht nur Geld gebraucht, sondern auch große Flächen. Es gibt auch technische Probleme, deren Lösung Zeit braucht, z. B. die Speicherung der Energie für windarme Winterstunden. Und es gibt politische Probleme, teilweise erheblichen Widerstand, wie z. B. der Kampf um die Stromtrassen von der Nordsee nach Bayern, oder die Bürgerinitiativen in Mönchengladbach, die zwar alle gerne den Strom verbrauchen, aber keine Windmühlen am Wohnort haben wollen. Es wird also leider dauern, denn der Zuwachs ist langsam. Wenn jemand mehr grünen Strom kauft, dann bleibt für die anderen entsprechend weniger grüner Strom übrig – reines Marketing, sonst nichts.

Jeder zusätzliche Verbraucher, der über das heutige Verbrauchsvolumen hinaus betrieben werden soll, kann also auf absehbare Zeit nicht mit Wind- und Sonnenstrom gefüttert werden. Die zusätzliche Nachfrage führt zwangsläufig dazu, dass alte Kohle- und Atomkraftwerke länger als geplant am Netz bleiben müssen. Anders geht es nicht. Eine Rechnung mit dem heutigen Strommix macht sich gut in der Werbung, geht aber an der Realität völlig vorbei. Jedes zusätzliche Elektroauto auf unseren Straßen wird zu 100% mit Kohle- und Atomstrom fahren.

Vergleich E-Auto und Dieselfahrzeug

Abschließend wird in dem folgenden Beispiel der Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß eines Elektroautos mit dem eines konventionellen Autos verglichen. Für eine gerechte Gegenüberstellung wurden zwei Autos des gleichen Herstellers, die auch von Platzangebot und Fahrkomfort ähnlich sind, ausgesucht. Beide Autos sind aufwändig und leicht gebaut und auf minimalen Verbrauch getrimmt.

Elektro: Der BMW i3, ein elektrischer kompakter Viersitzer, wird vom Hersteller mit einem Verbrauch von 12,9 kWh/100 km angegeben (www.bmw.de). Dies entspricht einem Kraftstoffverbrauch von etwa 4 Liter/100 km. Weiterhin wird bei kaltem Wetter Batteriestrom für die Innenraumheizung und für die Heizung der Batterie verbraucht – es konnte nicht festgestellt werden, ob dies in den angegebenen Verbrauchswerten schon mitgezählt ist. Wahrscheinlich nicht...

Diesel: Der BMW 116d, ein Mikrohybrid mit Dreizylinder-Dieselmotor, wird herstellereitig mit 3,7 Liter/100 km angegeben. Das ist im Rahmen der Rechengenauigkeit ziemlich der gleiche Energieverbrauch wie beim E-BMW. Allerdings verbraucht der Diesel-BMW keine Kohle, sondern Erdöl mit einem nur halb so hohen Ausstoß von klimaschädlichem Kohlendioxid. Und das Auto kostet die Hälfte.



Fazit

Für die nächsten Jahrzehnte, d. h. mehrere Autogenerationen, wird jedes zusätzliche Elektroauto dazu beitragen, dass alte, wenig umweltfreundliche Kraftwerke mit hohem Kohlendioxid-Ausstoß länger als geplant in Betrieb bleiben müssen und schädliche Treibhausgase erzeugen. Das E-Auto ist also nicht die Lösung! Wenn Sie etwas für unsere Umwelt tun wollen, gehen Sie zu Fuß, nutzen Sie Fahrrad, Bus und Bahn! Und das Auto so selten wie möglich, und dann bevorzugt ein kleines leichtes Auto mit einem kleinen sparsamen Motor.

Neues Tarifsystem beim VRR

Von Detlef Neuß

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beginnt zum 1.1.2016 mit einer Vereinfachung des Tarifsystems. Zwar bleibt für die meisten Kunden alles beim Alten, jedoch entfällt die höchste Preisstufe E komplett. Diese Preisstufe berechtigte bisher zu Fahrten im gesamten VRR-Raum. Ersetzt wird sie durch die Preisstufe D, die bisher entweder nur im nördlichen oder südlichen Teil des VRR-Gebietes galt.

Für VRR-Kunden, die weite Strecken zurücklegen müssen, wird es dadurch auch billiger. Kostete ein Ticket 2000 der Preisstufe E im Abo bisher 223,13 Euro, wird dieser Geltungsbereich in Zukunft durch ein Ticket der Preisstufe D für 166,34 Euro abgedeckt.

Beim neuen Tarifsystem fällt auch auf, dass die Abstufungen zwischen den einzelnen Preisgruppen (A1/A2/A3 bis D) gleichmäßiger ausfallen. Der Preisanstieg von Preisstufe zu Preisstufe liegt im Durchschnitt bei etwa 34 Euro. Die Preise für die unterschiedlichen Tickets können auch im Internet unter:

http://www.vrr.de/imperia/md/content/dervrr/presse/vrr_preistabelle_2016.pdf eingesehen werden. Laut Aussage des VRR beträgt der durchschnittliche Preisanstieg zum 1.1.2016 2,9%. Der Preis für das Einzelticket in der Preisstufe A bleibt mit 2,60 Euro stabil. Eine gute Entscheidung, vor allem wenn man bedenkt, dass gerade dieses Ticket von den meisten Fahrgästen als zu teuer empfunden wird. Etwas überproportional teurer wird das Schokoticket, hier steigt jedoch auch der Leistungsumfang.

Das ist zwar immer noch nicht der große Wurf, aber das Tarifsystem wird dadurch trotzdem ein Stück einfacher und gerechter.

Niederrheinischer Radwandertag

Auch dieses Jahr waren wir wieder in Vorst bei der Aktion Medeor zu Gast und hatten einen Stand auf dem Niederrheinischen Radwandertag.

Wir hatten einen gemeinsamen Stand mit dem ADFC der uns unter seinem Pavillon angesichts erwarteter Regengüsse (die aber nicht kamen) Zuflucht gewährte. Leider war nicht so viel Resonanz wie in den letzten Jahren. Das mag daran gelegen haben, dass es gegen 9 Uhr sehr stark geregnet hat, dann die Hitze und es waren Schulferien.

Trotzdem hatten wir einige interessante Kontakte und konnten uns gut präsentieren.



Roland Stahl

Kurz gefasst

Ausbau Güterbahnhof Kaldenkirchen

Ein holländischer Investor hat den alten Güterbahnhof in Kaldenkirchen gekauft und will ihn zu einem Intermodalzentrum auszubauen. Wenn alles schnell geht, könnte schon 2015 mit dem Bau begonnen werden. Das Unternehmen Cabooter Railcargo ist da sehr optimistisch. In Zusammenarbeit mit Venete könnte hier ein großes Logistikzentrum von überregionaler Bedeutung entstehen. Dass so etwas funktioniert, zeigt ein Beispiel aus der Nähe von Ulm. Dort wurde mitten auf dem Acker direkt an der Autobahn vor 10 Jahren so etwas gebaut. Mittlerweile sind schon mehrere Erweiterungen dazu gekommen. Hoffen wir, dass es hier auch funktioniert. Wir werden in späteren NI darüber berichten.

Verbesserung Nachtbusangebot in Mönchengladbach

Ein kleiner Erfolg für die VCD und PRO BAHN in Mönchengladbach. Auf einen Hinweis von uns wurden die Abfahrzeiten des Nachtexpress am Hauptbahnhof an die Ankunft der S-Bahn angepasst.

VCD nun auch bei Facebook

Seit der Jahresversammlung haben wir nun auch eine Facebookseite. Der Link dazu befindet sich auf unserer Homepage auf der Startseite ganz unten:

www.vcd.org/vorort/moenchengladbach



Termine

Sitzungen des KV Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen:

Die Aktiven des KV treffen sich regelmäßig am 4. Mittwoch im Monat.

Die nächsten Termine: Jeweils um 19:30 Uhr.

23. September 2015

27. Januar 2016

28. Oktober 2015

24. Februar 2016

25. November 2015

23. März 2016

16. Dezember 2015

Falls nicht anders vermerkt: Treffpunkt: Gaststätte ‚Krefelder Hof‘. Am alten Bus-überlandbahnhof; 80m vom Hauptbahnhof Mönchengladbach entfernt.

Internet: www.vcd.org/vorort/moenchengladbach

E-Mail: grenzland@vcd.org

Impressum:

VCD-Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen

1. Vorsitzender

Roland Stahl

Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

Tel.: 02161-650914

E-Mail: grenzland@vcd.org

Kassierer

Martin Asbeck

Dionysiusstr. 5

41238 Mönchengladbach

Tel: 02166-86398

E-Mail: fasbeck@arcor.de

Stellvertretende Vorsitzende

Klaus Hegmanns

Orbroicher Strasse 16

47906 Kempen

Tel: 02152-8462

Mobil: 0152-21985036

E-Mail: hegmanns@online.de

Detlef Neuß

Stapper Weg 94

41199 Mönchengladbach

Tel: 02166-10560

Mobil: 0170-5853246

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

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des KVs. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 2-3 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post an Roland Stahl senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen und können per E-Mail (an grenzland@vcd.org) gesendet werden.

Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des KVs kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite www.vcd.org/vorort/moenchengladbach zum Herunterladen bereit.

