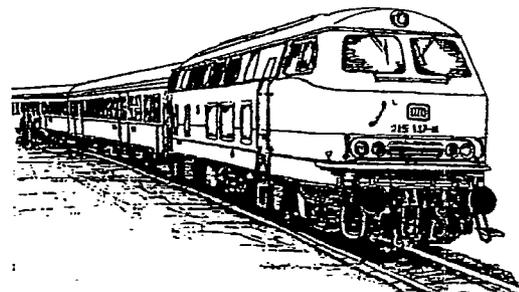


PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

Geschäftsstelle

Finkenstr. 5, 47057 Duisburg

Tel. 0203 / 35 60 82, Fax 0203 / 37 25 60



niederrhein
16. Jahrgang info

1 / Februar 2001

Zug kommt (zu spät)



In Kempen viel zu häufig zu beobachten: Der Zug ist noch gar nicht da, da fährt der Bus schon ab!

Inhalt

- Einladung zur Regionalversammlung Seite 6
Metrorapid – Schwebend durchs Ruhrgebiet? Seite 4
Berichte aus den Bezirksgruppen Seite 2, 8, 9
Kurz gemeldet Seite 11
Impressum Seite 11 Termine Seite 12

BG 6: Der neue zentrale Omnibusbahnhof auf dem Europaplatz in Mönchengladbach

Jetzt ist er seit August 2000 in Betrieb, und auch das neue „Kundenservicecenter“ ist im Januar 2001 eröffnet worden.

Über den Europa-Platz selbst gibt es fast nur schlechte Meinungen. Zitate: „Protzbau“, „viel zu groß“ oder „Größenwahn made in Mönchengladbach“

Das Platz ist ein typisch Mönchengladbacher Bau. Er zeigt jedem mit der Bahn anreisenden Erstbesucher, was in Mönchengladbach abgeht:

- *Mönchengladbach selbst*: Die graue Stahlkonstruktion über der Steinwüste symbolisiert die ganze Stadt.
- *Politik*: Durchsichtige Glasdächer, die schnell verdrecken.
- *Alibi-Politik*: Es ist der zaghafte Versuch, mit ein paar bunten Glas-scheiben und Pflanzen in der Dachkonstruktion Farbe ins Spiel zu bringen. Aber bitte nicht zuviel.
- *NVV (Möbus)-Fahrgäste*: Bei Regen stehen die Fahrgäste im Nasen. Nur bei absoluter Windstille nicht.
- *Rundrum Auto*: Naja, nicht ganz, da wo der Bahnhof steht, natürlich nicht. Das symbolisiert den Osten Mönchengladbachs, wo noch eine Autobahn-lücke ist.

- *Scheidt & Bachmann*: Ampelorgie. Ich habe noch nie in meinem Leben auf so kleiner Fläche so viele Ampeln gesehen. Das deutet darauf hin, dass in Mönchengladbach eine Firma für Ampelschaltungen existieren muss.

Generell ist zu sagen, der Neubau des Bahnhofsvorplatzes wird von den allermeisten begrüßt. Wenn man aus dem Bahnhof kommt, ist die Anordnung der Busse sehr übersichtlich. Alle Busse fahren entweder direkt (12m) vor dem Gebäude ab, oder stehen mit der Front zum Bahnhof. Direkt vor dem Ausgang hängen zwei Anzeigen, die die nächsten aktuellen Abfahrtszeiten anzeigen. Auch über jedem Abfahrtsplatz hängt eine 4-zeilige Anzeige, die die nächsten Abfahrten anzeigt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten sind die Informationen sehr zuverlässig.

Aber leider ist an diesem zentralen Platz des ÖPNV in Mönchengladbach die eindeutige Autovorrangpolitik dieser Stadt ganz klar zu sehen. Die Ampelschaltungen sorgen dafür, dass die Durchlaufzeiten der Busse erheblich sind. Ich habe das mal an einem Nachmittag gemessen, und zu meinem Erstaunen brauchten die meisten Busse mindestens 3 Minuten, um den Europaplatz zu durchqueren, und das Gan-

ze OHNE Haltezeiten!! Einige Busse brauchten bis zu 5 Minuten. Das ist unglaublich.

Bei der gleichzeitigen Ausfahrt Richtung Alter Markt und Bismarckplatz stehen sich die Busse gegenseitig im Weg, so dass manchmal 2 Ampelphasen notwendig sind, damit der Bus weiterkommt. Bei 70 Sekunden Phasenzeit ist das erheblich.

Nur bei den Blockabfahrten klappt das gut. Da kommen fast alle Busse auf einmal raus. Aber Blockabfahrten gibt es nur zu verkehrsschwachen Zeiten.

Das wird eigentlich nur noch durch die Wartezeiten an den Fußgängerampeln übertroffen. Mir ist es nur mit der absoluten Disziplin der Bewohner Mönchengladbachs zu erklären, dass bei diesen irre langen Wartezeiten (ich stand schon 130 Sekunden an einer roten Ampel) doch immer noch fast die Hälfte der Fußgänger bei Rot wartet. Aber die Menschen wissen sich zu helfen. Viele Leute überqueren den Autobahnring um den Platz zwischen den Ampeln.

Auch an die Fahrradfahrer wurde gedacht. Zum einen gibt es einen Weg quer über den Platz zwischen Bahnhofsgebäude und Bussteigen. Dieser Weg ist durch eine im Boden eingelassene Lichterreihe gekennzeichnet. Der aber weitgehend quer dazu verlaufende Fußgängerstrom aus und in das Bahnhofsgebäude erkennt diese vollkommen unauffällige Markierung

nicht. Es kommt dauernd zu teilweise haarsträubenden Konfliktsituationen zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern. Ein der Straße folgender Fahrradweg ist auch vorhanden, aber oft zugeparkt.

Nur die Taxifahrer haben es gut: Auf den kleinen dafür vorgesehenen Platz passen 10 Taxen. Mehr lohnt auch nicht, da durch eine absolut geschickte Ampellösung immer maximal 2 Taxen pro Grünphase aus der Taxibucht kommen. Dadurch kann auch kein Stress für die Fahrer entstehen, da bei einem größeren Ansturm der letzte dann doch erst nach über 6 Minuten vom Platz kommt.

Es sind die vielen kleinen Dinge, die in der Summe die Funktionalität dieses Zentralen Omnibusbahnhofs erheblich mindern. Dazu passt auch die als „Kundenservicecenter“ bezeichnete Vorrentnerbude. Wie beim Platz, so ist auch beim Service die Chance vertan worden, endlich einmal was für den ÖPNV in Mönchengladbach zu tun. Im neuen „Kundenservicecenter“ ist das alte Personal eingesetzt. Wer da auf Besserung gehofft hat, wurde enttäuscht. Eine kleine Stichprobe am Eröffnungstag brachte die völlige Ernüchterung. Schade. Was nutzt eine gutes, modernen Gesichtspunkten entsprechenden technisches Equipment, wenn bei jeder 2. Frage eines Kunden die Antwort „Das weiß ich nicht“ kommt.

Roland Stahl

Metrorapid – Schwebend durchs Ruhrgebiet ?

Wegen der großen Aktualität des Themas dokumentieren wir hier einen Artikel zum Thema, der zuerst in der Ruhr-Schiene erschienen ist. Dank an Jochen Schönfish für diesen kenntnisreichen Artikel. Red.

Nach dem Aus für die Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin soll nach dem Willen der Bundesregierung eine Regionalverkehrsvariante gebaut werden. Derzeit sind noch zwei Strecken in der Auswahl: In München von der Innenstadt zum Flughafen und in NRW als so genannter Metrorapid von Dortmund nach Düsseldorf. Der folgende Artikel soll die Vor- und Nachteile dieser Strecke aus Fahrgastsicht untersuchen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich mit der Strecke Dortmund – Essen – Düsseldorf beworben, die später über Wuppertal zu einem Ring geschlossen und nach Köln verlängert werden kann. Damit soll eine Parallelstrecke zum NRW-Express, der am stärksten belasteten Linie im Ruhrgebiet, geschaffen werden.

Die Magnetschwebbahn soll die Hauptbahnhöfe in Dortmund, Bochum, Essen, Mülheim, Duisburg und Düsseldorf sowie die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund bedienen und zu über 90 % entlang der vorhandenen Eisenbahnhauptstrecke geführt werden. Am Düsseldorfer Flughafen ist ein neuer Tunnel geplant. Nördlich des Duisburger Hauptbahnhofs soll die Strecke parallel zur Autobahn A 59 verlaufen, um dann die Ruhrauen auf einer eigenen Hochbrücke zu überqueren und zwischen Oberhausen-Alstaden und Mülheim-Styrum die

Trasse der stillgelegten Bahnstrecke von Meiderich Süd zu nutzen. Essen soll sie in Richtung Osten über Kray Nord verlassen, um dann im Bereich der Stadtgrenze zu Bochum wieder auf die Eisenbahnhauptstrecke zu treffen.

An den bisherigen Eisenbahnstrecken sind Umbauten nötig, um Platz für die Metrorapid-Trasse zu schaffen. Dabei ist zu befürchten, dass schwach genutzte Gleisanschlüsse aufgegeben werden, um teure Kreuzungsbauwerke zu sparen. Eng wird es in den Hauptbahnhöfen Essen und Bochum. Falls hier bestehende Bahnsteigkanten entfallen, würde die Verspätungsanfälligkeit der Eisenbahnhauptstrecke wachsen.

Größtes Problem der Magnetschwebbahn ist die Inkompatibilität zu dem seit gut 150 Jahren in Deutschland fast flächendeckend gebauten Eisenbahnsystem. Zum bestehenden Eisenbahnnetz entstehen Umsteigezwänge, da die Metrorapidzüge nicht über bestehende Gleise durchgebunden werden können. Selbst wenn es technisch möglich sein sollte in den Fahrweg auch klassische Eisenbahnschienen einzubauen, kann die Metrorapidstrecke nicht im Mischbetrieb von üblichen Eisenbahnzügen mitgenutzt werden.

Änderungen bei anderen Linien

Der Metrorapid soll im 10-Minuten-Takt verkehren, zur Schwachverkehrszeit alle 20 Min. Als Züge sind sechsteilige Einheiten mit insgesamt gut 700 Sitz- und Stehplätzen geplant. Auf dem Abschnitt Dortmund – Düsseldorf ist vorgesehen, dafür die Fernverkehrsverbindungen auf etwa die Hälfte zu reduzieren. Die Änderungen im Regionalverkehr sind noch nicht genau abzusehen. Während die Gutachter in der Studie zum Trassenvorschlag nur davon sprechen, den RegionalExpress 1 einmal stündlich verkehren zu lassen und auf die in der zweiten Stufe des ITF geplante Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Düsseldorf zu verzichten, spricht man in der Landesregierung vom Entfallen der Teilstrecken Essen – Bochum der RB 40, Düsseldorf Hbf – Flughafen der S 7 und Duisburg – Düsseldorf einiger von Oberhausen kommender Linien. Dadurch würden zusätzliche Umsteigezwänge mit Fahrzeitverlängerungen zum Metrorapid entstehen. Benachteiligt würden auf jeden Fall die Bewohner von Wattenscheid, da der Metrorapid im Gegensatz zum RegionalExpress den dortigen Bahnhof auslassen wird.

Da der Metrorapid Regionalzüge ersetzen wird, sollten in ihm auf jeden Fall VRR-Tickets ohne Zuschlag gelten!

Wir Fahrgäste sind für jede Verbesserung dankbar. Die Bundesregierung hat entschieden, die für die nicht wirtschaftlich zu betreibende Strecke Hamburg – Berlin vorgesehenen rund 5 Mrd. DM in eine der Alternativstrecken zu investie-

ren. Während die kürzere Münchener Strecke nur etwa 3 Mrd. DM kosten soll, wird beim Metrorapid mit rund 7 Mrd. DM Investitionskosten gerechnet, so dass vermutlich auch Geld aus dem Verkehrsetat des Landes benötigt wird. Die Bundesmittel sind in erster Linie für Wirtschafts- und Technologieförderung und Imagezwecke gedacht. Sie können daher leider nicht für andere vom verkehrlichen Nutzen in der Region wichtigere Projekte verwendet werden. Diese dürfen aber – mit oder ohne Metrorapid – nicht vergessen werden! Dies ist insbesondere dann zu beachten, wenn aus politischen Gründen sowohl die Strecke in Bayern als auch die in NRW realisiert werden soll. Denn dann müsste das zur Verfügung stehende Geld auch noch geteilt werden.

Dringend notwendig ist die Verdichtung der S 1 zwischen Dortmund und Duisburg, wozu fast nur eine zusätzliche Brücke in Essen-Steele-Ost notwendig wäre, der zweigleisige Ausbau zwischen Essen-Borbeck und Bottrop und die Verlängerung der S 4 bis Wanne-Eickel, an der schon seit über 20 Jahren geplant wird. Hier wäre eine Umsetzungsgeschwindigkeit wie beim Metrorapid wünschenswert, falls dieser tatsächlich nach nur 5 Jahren für Machbarkeitsstudie, Planung, Bau und Probetrieb zur Fußball-WM 2006 fertig sein sollte.

Jochen Schönfisch

Duisburg, den 13. Februar 2001

Sehr geehrte PRO-BAHN-Mitglieder
im Regionalverband Niederrhein!

Auf diesem Wege lade ich Sie herzlich ein zur
1. Regionalversammlung 2001 von PRO BAHN-Niederrhein .

Die Regionalversammlung findet statt:

am 21. April 2001 um 15.00 Uhr
im Café Museum in Duisburg-Innenstadt.
Friedrich-Wilhelm-Straße 64, Ecke Tonhallenstraße

Und so kommt man hin:

Kleve 13:30, Goch 13:43, Krefeld an 14:32, Krefeld ab 14.44, DU an 15.02
Xanten 14:01, Moers 14:27, Duisburg an 14:45
Emmerich 13:36, Empel-Rees 13:45, Wesel 14:04, Duisburg an 14:33
Mönchengladbach 13:55, Krefeld 14:15, Duisburg an 14:40

In Duisburg Hbf zum Hauptaussgang rausgehen, immer weiter geradeaus auf der
Friedrich-Wilhelm-Straße, zwei Straßenecken weiter – und da liegt links, etwas
zurückgesetzt im Park, dann auch schon das Café Museum.

Es gibt dort Kaffee und Kuchen. Eine Bestellung wird vor dem Beginn der
Regionalversammlung aufgenommen und eine weitere in der ersten Pause.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Begrüßung und Einführung; Beschluss der Tagesordnung
2. Wahl eines/einer Versammlungsleiters/-leiterin
3. Geschäftsbericht des Vorstands
4. Aussprache zum Geschäftsbericht
5. Kurzberichte aus den Bezirksgruppen
6. Kassenbericht
7. Kassenprüfungsbericht
8. Entlastung der Kassenführung
9. Entlastung des Vorstandes des Regionalverbandes
10. Wahlen:
 - a. zum Vorstand
 - b. der Kassenprüfer
 - c. der Delegierten zum Bundesverbandstag
11. Anträge
12. Schwerpunkte 2001
13. Verschiedenes

Anträge können schriftlich beim Vorstand bis zum 11. April 2001 gestellt werden. Eingegangene Anträge können bei der Geschäftsstelle gegen Rückporto (DM 1,10) angefordert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Ekkehard Starke, Regionalverbandsvorsitzender

BG 3 – Krefeld

Am 29.10.2000 war die BG 3 im Einsatz. Es galt beim Jubiläum 100 Jahre Straßenbahn in Krefeld dabei zu sein.

Zuvor hatten wir den SWK eine Mitwirkung angeboten, bereits bei einer Gesprächsrunde im Sommer 2000. So schritten wir denn zur Tat.

Am Samstag, dem 28.10.2000, versammelten sich Werner Köhler, Martin Wenzel, Hajo und ich um 10:00 beim FGZ in Krefeld, um unsere Stand- und Werbematerialien einzuladen. Um 10:45 waren wir auf dem Betriebshof, in einer Bushalle ging's dann kräftig zur Sache, überall wurde aufgebaut. Wir machten mit und haben in Rekordzeit unseren Stand soweit aufgebaut, bis auf einige Tische, die uns noch von den SWK gebracht wurden.

Um 13:00 gab's dann Suppe für alle, spendiert von den SWK. Da waren auch schon die Gast-Oldtimer-Straßenbahnen aus Oberhausen, Essen und Mülheim sowie der Blaue Enzian (Triebwagen der SWK aus dem Jahre 1900) durch die Stadt probegefahren.

Am Sonntag um 10:00 Uhr war ich bereits im Betriebshof am Stand, die Kollegen von gestern kamen auch alle, und Kollegin Britta Behrens aus Mönchengladbach kam auch noch. Auch unsere Kollegin Claudia Prell aus Krefeld war noch zu uns gestoßen.

So waren wir personell und materiell gut ausgerüstet.

Ich kam noch pünktlich zur Enthüllung der Denkmalsplakette am Blauen Enzian und habe dies per Video festgehalten. Dann startete der Korso durch die Innenstadt nach Fischeln und zurück. Von 14:00 –16:30 Uhr waren die Oldtimer dann auf dem Betriebshofgelände der SWK für Ehrenrunden, um dann nochmals nach Fischeln zu fahren, der ersten elektrifizierten Straßenbahnstrecke Krefelds. Die Rheinbahn fuhr mit einem historischen Zug ab Ostwall/Rheinstraße ebenfalls Richtung Fischeln.

Bilanz für uns: 200 DM Erlös aus Verkauf von Materialien und PBZs, ferner reißender Absatz von Niederrhein-Infos, viele Meinungen am Meinungsplakat, wo sich die Besucher schriftlich äußern konnten. Die Info-tafeln wurden bereits vor dem offiziellen Aufbauende viel beachtet.

Dank an alle Aktiven, die mitgeholfen haben und an die SWK für die Bereitstellung von 4 Tischen, Stühlen, 4 Plakatwänden und Verzehrbons für die Aktiven.

Es war eine tolle Fete, mit großer Resonanz. Sollte eigentlich öfters gemacht werden, damit Groß und Klein wissen, dass die Straßenbahn vor dem Auto in Krefeld bestimmend war.

Michael Kraus

(Dieser Artikel erscheint aus technischen Gründen verspätet - ich bitte dies zu entschuldigen.)

BG 6: Die Aktivitäten auf dem „Platten Land“

Im Sommer 2000 startete ich mit der Bürgerin Heidi Grochtmann aus Kempen mit der Lokalen Agenda 21 in Kempen. Dabei konnte ich viele PROBAHN-Standpunkte einbringen.

ÖPNV: Der ÖPNV ist in Kempen und Umland mit vielen Schwachpunkten behaftet. Es gibt z. Zt. nicht überall ein flächendeckendes Angebot. Großer Schwachpunkt ist der Stadtteil Tönisberg-Neue Stadt und das Industriegebiet „Am Selder“. Der Stadtteil Tönisberg ist nur im Bereich Wartsberg und Bergstraße angebunden. Das Anrufsammeltaxi (AST) bedient den restlichen Teil des Stadtteiles, aber nur in den Abendstunden. Auch der Ortsteil Neue Stadt ist nur über Alte Wachtendonker Straße und Kerkener Straße angebunden. Das Industriegebiet am Selder ist nur durch eine selten verkehrende Linie nur zu bestimmten Tageszeiten mit dem ÖPNV erreichbar.

Empfehlung der Lokalen Agenda 21: Ausbau der Buslinie 065 im Taktverkehr mit Erschließung des Bereiches Helmeskamp. Erweiterung des AST auf die Ortsteile Gastendonk, Bendheide, Escheln und Voesch. Errichtung einer Ringbuslinie für die Bereiche Neue Stadt, Kempen Altstadt, Bahnhof, Industriegebiet am Selder und Heinrich-Horten-Straße.

SPNV: Der SPNV in Kempen ist positiv zu beurteilen. Für die Berufstätigen der Frühschicht sowie eine Frühverbindung zum Flughafen Düsseldorf sollte der Bedarf geprüft werden. Die Anbindung an die Stadt Venlo (NL) ist ebenso zu verbessern.

Empfehlung der Lokalen Agenda 21: Am Busbahnhof Kempen sollen durch eine Anzeigentafel die Verspätungen und nächsten Fahrmöglichkeiten der Bahn- und Buslinien angezeigt werden können. Die Kommunikation der einzelnen Verkehrsträger sollte auf einheitlicher technischer Basis sein.

Gemäß Trassensicherungsvertrag des Landes NRW ist die Trasse der Strecke Kaldenkirchen – Grefrath gesichert. Eine Weiterführung bis Kempen mit Umfahrung des Ortsteiles Kamperlins entlang der Umgehungsstraße ist längerfristig zu prüfen. Des weiteren ist die Wiedereröffnung des Haltepunktes Voesch zu erwähnen. Somit werden eine Vielzahl von Berufspendlern, die über die Autobahn kommen, in Voesch zusteigen und somit die P+R-Anlage in Kempen entlasten.

Schienengüterverkehr: Es existiert in Kempen nur ein Gleisanschluss.

Empfehlung der Lokalen Agenda 21: Moderne und günstige Techniken ermöglichen die Verladung von Waren

aller Art auch in kleinen Mengen. Das System ACTS Abrollcontainer ermöglicht im Einmann-Betrieb das Be- und Entladen von Waggonen. Ein weiteres System ist das Container-Lift System. Durch eine einfache Umladevorrichtung kann ein Container ohne großen und kostspieligen Aufwand umgeschlagen werden.

- Für viel Geld wurde am Bahnübergang Kleinbahnstraße ein **Kreisverkehr** errichtet. Auch gibt es bei geschlossenen Schranken hier ein regelrechtes Chaos durch den großen Rückstau von Autos und Lkws.

- Die Kempener CDU möchte ihr Wahlversprechen gerne einlösen und eine **Entlastungsstraße** um den Ortsteil Tönisberg bauen.

Zur Zeit durchqueren etwa 6000 Fahrzeuge den Ortskern täglich. Zählungen haben ergeben, dass der große Teil der Verkehrsteilnehmer in Richtung Kempen und Krefeld fahren.

PRO BAHN hat gegenüber der Stadt Kempen auf diese Situation hingewiesen, bisher erfolglos.

- In mehreren Schreiben und offenen Briefen haben wir uns um Aussagen zur Zukunft der Bahnlinie **Kaldenkirchen-Grefrath** bemüht (NI 1/2000), bisher ohne Erfolg.

- Alle Jahre wieder zu den wöchentlichen Weihnachtsmärkten in Kempen werden die Benutzer des Automobils mit Freiparken belohnt. Bedauerlicherweise ist man hier nach wie vor

nicht dazu bereit, das Angebot an ÖPNV zu verbessern.

- Die erste Anreisemöglichkeit aus dem 5 km entfernten **St. Hubert** besteht an Sonn- und Feiertagen ab 12.30 Uhr!! Dies wurde vom Regierungspräsidenten bei einer seiner Radtouren durch den Niederrhein bemängelt: „Eine sehr unbefriedigende Situation, gerade für eine Region mit hohem Anteil von Tagestouristen“.

- Das **Sammeltaxi** in Kempen fährt trotz Flaute und Zuschuss von monatlich 700 DM weiter.

- Zwar wird das Angebot zwischen Tönisberg nach Kempen in den **Nachtstunden** verbessert, aber den Berufstätigen nutzen diese Änderungen sehr wenig.

- Der Umbau des Kempener Bahnhofes geht in die „heiße Phase“. Nachdem mehrere Vorschläge eingegangen sind, wurden die Pläne Dezember 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Der alte Güterschuppen wird ganz abgerissen und durch P+R-Plätze ersetzt. Zusätzlich wird der Zugang zum Bahnhofsgebäude durch einen behindertenfreundlichen Fußgängertunnel ermöglicht.

PRO BAHN machte hier den Vorschlag einer Video-/Kamera-Überwachung für die Unterführung.

Defekte Regenrinne, Taubenkot, verschmierte Automaten und mit Graffiti beschmierte Wände zeigen, dass man sich nie um den Bahnhof gekümmert hat. *Klaus Hegmanns*

ÖPNV-Exkursion nach Hannover am 7. April 2001

Abfahrt Duisburg Hbf 7.07 Uhr – Ankunft Duisburg Hbf 22.52 Uhr

Fahrpreis ca. 8 bis 12,- DM (Schönes-Wochenende-Ticket)

Besichtigt wird u.a.: die neue S-Bahn zum Flughafen Langenhagen, der umgebaute Hauptbahnhof Hannover und Stadtbahnstrecke zum EXPO-Gelände

Anmeldungen bitte bei: **Lothar Ebbers, Tel. 0208 / 635 19 16**

Einladung zur Landesversammlung am 10. März 2001 um 13.30 in Köln-Deutz im Jugend- und Bürgerzentrum Deutz.

Themen u.a.: Wahl des Landesvorstands, Berichte aus den Fachkommissionen

Auskünfte über Nahverkehrsverbindungen in NRW gibt es jetzt auch abends und nachts: Unter der landeseinheitlichen Rufnummer 01803 - 50 40 30 erhält man abends spätestens ab 20.00 Uhr und am Wochenende rund um die Uhr telefonisch Auskunft zu Bus- und Bahnverbindungen im ganzen Bundesland.

Nach einer noch geheim gehaltenen Studie empfiehlt die Betriebsberatungsfirma McKinsey der Bahn, im Jahr 2015 mit 120.000 Beschäftigten auszukommen. Das würde einen Stellenabbau von über 100.000 Stellen bedeuten. Die Berater fordern das »Top-Down-Design eines konsequenten Sanierungsprogramms mit strikter Planung, Steuerung und Kontrolle aller wichtigen Projekte«, ansonsten sei »mit einer zusätzlichen kumulierten Ergebnislücke von etwa zehn Milliarden Mark zu rechnen«. (Quelle: FR vom 30. 11.2000)

Impressum

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 200 Exemplare

Bezug: Zum Abonnement-Jahrespreis von DM 12,00 incl. Porto

Bankverbindung: Konto 641 200, Sparda-Bank Köln e.V., BLZ 370 605 90

V.i.S.d.P.: Susanne Starke-Perschke, Finkenstr. 5, 47057 Duisburg,

Tel. 0203 / 37 25 59, Fax 0203 / 37 25 60 eMail: NiedInfo@aol.com

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 10. Februar 2001

Nächste Ausgabe: Mitte April 2001

Beiträge sind uns immer willkommen! Adresse s. oben

Einsendeschluß: 1. April 2001

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Februar 2001			April 2001		
Di	19.00	Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« – zum letzten Mal hier, ab März im Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	Di	19.00	Mönchengladbach, Neu: ab März im Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof
20.	6		20.	6	
Mi	19.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	Mi	19.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1
28.	3		28.	3	
März 2001			April 2001		
Do	19.00	Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	Do	19.00	Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus
01.	2		05.	2	
Sa	15.15	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	Sa	15.15	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof
03.	1		07.	1	
Di	19.30	Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof	Di	19.30	Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof
13.	4		10.	4	
Mi	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	Mi	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1
14.	3		11.	3	
Do	19.00	Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str., gegenüber »Kaufhof«	Di	19.00	Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« NEU: Bahnhofsrestau- rant MG Hauptbahnhof
15.	5		17.	6	
Do	19.00	Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str., gegenüber »Kaufhof«	Do	19.00	Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str., gegenüber »Kaufhof«
19.	5		19.	5	

Mi	19.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
25.			

Regionalversammlung

21.04.2001	Vorstandswahlen und Beschluss über den Etat	RV
------------	---	----

Land und Bund

10.03.	Landesversammlung im Köln-Deutz, Jugend- und Bürgerzentrum Deutz, Tempelstr. 41-43, 50679 Köln	13.30	Uhr	Vorstandswahlen und Berichte aus den Fachkommissionen
12.05	Bundesverbandstag			
09/01	Remscheid: PRO-BAHN-Sommerfest			

Terminplan gültig vom 20. Februar 2001 bis zum 30. April 2001

ACHTUNG: Die BG 6, Mönchengladbach, hat ihren Treffpunkt gewechselt! Ab März trifft diese Gruppe sich im Bahnhofsrestaurant im Mönchengladbacher Hauptbahnhof!