

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRheininfo

Nr. 2/2006

April – Juni 2006

21. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Kaldenkirchen im Mai 2005: Gerade mal ein Jahr her und schon ist vieles auf dem Bild Geschichte. Am 13.8.2006 ist in Kaldenkirchen ein großes Bahnhofsfest. PRO BAHN nimmt auch daran teil.

Inhalt:

Vorwort

Zwischenruf

Neuer Bahnhof für Wesel

Der Kommentar

Unfallrisiko "Talent"

Der Griff in die Taschen der Kunden

IGVP, die zweite: Besser, aber noch lange nicht gut!

Termine

VORWORT

Von Ekkehard Starke

Liebe Leserinnen und Leser,

seit Jahren sind Sie es gewohnt, regelmäßig Ihr NiederrheinInfo zu beziehen, das sich durch aktuelle Information, kundige Berichterstattung, kontroverse Diskussionen und vieles mehr auszeichnet. Doch all dieses zu Papier Gebrachte will sortiert, Korrektur gelesen, redaktionell bearbeitet und auch noch ansprechend gestaltet werden.

Dass all dies so gut gelingt, dafür bürgt die Redaktion dieser Zeitschrift und wendet dafür sehr viel Zeit auf – ehrenamtlich, versteht sich.

Nach der langjährigen Gestaltung durch unseren Ehren-Vorsitzenden Franz Maxwill hatte meine Frau, Susanne Starke-Perschke, die Redaktionsleitung im Team mit Roland Stahl und Axel Friese übernommen. An ihrer Seite habe ich hautnah mitbekommen, wie mühsam es mitunter ist, eine neue Ausgabe fertigzustellen, weil man oft Tag und Nacht den Beiträgen hinterherlaufen muss, um das NI einigermaßen pünktlich erscheinen lassen zu können.

Während Susannes schwerer Krankheit und nach ihrem Tod im November 2002 hat dankenswerterweise Roland Stahl die Redaktionsleitung übernommen und sie mit großem Engagement und pro-

funder Sachkenntnis fortgeführt, unterstützt von Axel Friese und Joachim Meyer. Daneben hat er eine Homepage unseres Fahrgastverbandes eingerichtet, gestaltet und laufend aktualisiert, ist Schriftführer im Vorstand, Leiter der BG 6 und hat so ganz nebenbei noch einen Kräfte zehrenden, anspruchsvollen Beruf und eine Familie... Da diese Aufgabenfülle auf die Dauer niemand bewältigt, hat sich Roland Stahl entschlossen, die Redaktion des NI und die Homepage abzugeben. Seine übrigen Funktionen nimmt er nach wie vor wahr.

Neuer verantwortlicher Redakteur des NI ist ab dieser Ausgabe Matthias Oomen aus Wesel, während David van der Grinten aus Kleve zukünftig unsere Internet-Seite pflegt. Für beide ist es unerlässlich, dass sie Texte von unseren Mitgliedern und Bezirksgruppen bekommen. Darum bitten auch beide ebenso herzlich wie nachdrücklich!

Im Namen des Vorstandes danke ich Roland ganz herzlich für seine Tätigkeit. Ebenso danke ich Matthias Oomen und David van der Grinten, dass sie die Aufgaben übernommen haben und nun ihrerseits gestalten.

Ekkehard Starke
Regionalverbandsvorsitzender

ZWISCHENRUF

Von Ekkehard Starke

In wenigen Wochen beginnt die Fußball-WM. Dann – so eine frühere Planung – sollte der „Metro-rapid“ auf der Strecke zwischen Köln und Dortmund verkehren und für Millionen Reisende, vor allem Berufspendler, ein zusätzliches Angebot mit schnellen und komfortablen Zügen auf einer neu gebauten Trasse bereitstellen. Die Finanzierung sollte weitgehend aus Bundesmitteln erfolgen.

Doch kaum waren die Pläne bekannt, passierte etwas, um das uns andere Länder kaum beneiden: Es meldeten sich die Bedenken-träger zu Wort. Und davon gibt es ja in Deutschland immer reichlich viele. Bevor genaue Details bekannt wurden, gab es schon die Schar derer, die zu diesem Zeitpunkt bereits genau wussten, dass das alles ja gar nicht funktionieren kann.

Die Motive für die Gegnerschaft waren höchst unterschiedlich, die Begründungen auch. Und so schaffte man mit vereinten Kräften, den Metrorapid zu verhindern und statt dessen einen „Metro-Express“ zu konzipieren, der sich noch immer in der Planungsphase befindet. So wie man politische Projekte kaltstellt, wenn man sie an die Ausschüsse überweist, geschah dies auch mit dem Versuch,

einen zusätzlichen schnellen Zug, der eine echte Alternative zum Auto dargestellt hätte, auf die Schiene in einem Ballungsgebiet zu bringen. Für den Metro-Express jedenfalls ist noch kein Spatenstich getan und wird auch noch um Verantwortlichkeiten zwischen Aufgabenträger und Betreiber gerangelt. Die Aufnahme des Fahrbetriebs ist noch lange nicht in Sicht.

Ich bin jetzt 50 Jahre alt und häufig auf der Strecke Köln – Dortmund unterwegs, beruflich wie privat. Ich rechne nicht ernsthaft damit, noch zu meinen beruf-saktiven Zeiten den Metroexpress nutzen zu können. Damit bleiben mir, wenn ich nicht auf den Fernverkehr ausweiche, in dem mein Ticket 2000 nicht gilt, wie ganz vielen anderen Fahrgästen, weiterhin die überfüllten, oft dreckigen und unpünktlichen Nahverkehrs-Züge. Da kommt Freude auf...

Auch wenn ich weiß, dass meine Äußerungen gegen die Mehrheitsmeinung von PRO BAHN verstoßen: Ich halte es aus heutiger Sicht für eine verpasste Gelegenheit, dass dieses Schnellbahn-Projekt aufgegeben wurde. Ob diese noch einmal wiederkehrt, bleibt abzuwarten. Und bis dahin haben wir Fahrgäste das Nachsehen.

NEUER BAHNHOF FÜR WESEL

Von Wolfgang Tittmann

Blick in die Geschichte

Der Bau des Bahnhofs Wesel war schon Mitte des 19. Jahrhunderts problembehaftet. Das lag vor allem an den Bedingungen, die das Militär stellte. Schließlich war Wesel eine bedeutende preußische Festungsstadt. Deshalb durfte 1856 auch nur ein Bauwerk aus Holz errichtet werden, das innerhalb kürzester Zeit abzubauen war. Bis zur Eröffnung der neuen Strecken von Venlo nach Hamburg 1874, verbunden mit dem Bau der neuen Rheinbrücke sowie der Boxteler Bahn von Vlissingen und der Bocholter Strecke 1878 handelte es sich um einen Durchgangsbahnhof, der jetzt grundlegend umgestaltet werden musste. Man entschied sich für einen Inselbahnhof. Betriebstechnisch war diese Lösung vorteilhaft.

Der östliche Bahnhofsbereich war für den Verkehr Oberhausen - Arnheim, der westliche für die Venlo-Hamburger Bahn vorgesehen. Dazwischen hinter dem Gebäude, quasi vor Kopf lagen die Bahnsteige der Boxteler und der Bocholter Bahn. Hier konnten die Lokomotiven über eine eigene Drehscheibe gewendet werden. Der Bahnhof Wesel verfügte Mitte der 1880er Jahre über 24 Gleise.

Der Zugang zum Empfangsgebäude erfolgte über einen großen Vorplatz, der zwischen den Gleisen lag. Das musste allerdings über kurz oder lang zu Problemen führen. Deshalb gab es bald zwei Unterführungen für Fußgänger, die auf diesen Vorplatz führten. Als 1912 auf Betreiben des Landkreises Ruhrort und der Stadt Hamborn dann eine weitere Bahnstrecke von Oberhausen über Hamborn hinzukam, wurde der Zugverkehr dieser neuen Bahn nicht über den eigentlichen Bahnhof, sondern über einen 150 m weiter südlich angelegten Stationsbereich abgewickelt.

Das war der Bahnhof Wesel 1945, dessen Gleisanlagen und Gebäude im Zweiten Weltkrieg anders als die übrige Stadt nicht gravierend zerstört worden waren. Sogar das hölzerne Stationsgebäude hatte den Krieg überstanden. Doch im selben Jahr, am 25. November 1945 brannte das alte Empfangsgebäude fast vollständig nieder, ein Objekt, das auf seine Art einmalig gewesen war. Danach diente zunächst ein provisorisch errichtetes Gebäude aus Hohlblocksteinen als Empfangsgebäude, bis 1955 das heutige Bauwerk errichtet wurde.

Der neue Bahnhof Wesel

50 Jahre danach wurde es höchste Zeit, sich erneut um den nach wie vor nicht unbedeutenden Bahnhof zu kümmern. Deshalb hat die Stadt Wesel ein ehrgeiziges und kostenaufwändiges Gesamtprojekt aufgelegt, das sie in enger Zusammenarbeit mit der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG) und der DB Station & Service AG, Bahnhofsmangement Duisburg, realisieren will.

Aktuelle städtebauliche Situation

Das Umfeld des Bahnhofs weist erhebliche städtebauliche Mängel auf. Empfangsgebäude und Vorplatz sind stadtgestalterisch unattraktiv und in der Substanz sanierungsbedürftig. Eine unbefestigte und unbeleuchtete Freifläche nördlich des Bahnhofsgebäudes dient als provisorischer Parkplatz für Pendler und sonstige Bahnreisende. Der vierspurig ausgebaute Kaiserring (B 58) schneidet Bahnhof und Vorplatz von der Innenstadt ab. Auch der Ortsteil Fusternberg, der sich mit Wohn- und Gewerbebebauung östlich der Bahnanlagen anschließt, ist mit dem sanierungsbedürftigen Fußgängertunnel nur unzureichend an die Innenstadt und die ÖPNV-Angebote des Bahnhofs angebunden. Bereits Ende der 80er Jahre wurden erste Überlegungen zur Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes Wesel angestellt. Aus die-

sen resultiert die heutige Gestalt des Busbahnhofs, der Mitte der 90er Jahre mit Hilfe von GVFG-Mitteln erneuert wurde.

Planung

Der Rahmenplan "Neuer Bahnhof Wesel" aus dem Jahre 2002 fasste erstmals alle am Bahnhof Wesel erforderlichen Einzelmaßnahmen zu einer abgestimmten Gesamtplanung zusammen.

Die Einzelbausteine des Projektes "Neuer Bahnhof Wesel" sind

- Verlängerung des Bahnsteigtunnels zum Fusternberg mit Bau von behindertengerechten Rampen an beiden Seiten sowie neuen Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen
- Bau einer neuen P+R-Anlage auf der Ostseite an der Friedenstraße, unmittelbar am Eingang des neuen Tunnels
- Städtebaulich-architektonische Aufwertung des Bahnhofsgebäudes
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Gestalterische und funktionale Verbesserung der Verkehrslichen Anbindung an die Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer
- Umgestaltung der Wilhelmstraße

- Städtebauliche Neuordnung der Fläche nördlich des Bahnhofsgebäudes
- Bau einer Radstation

Der Bauablauf ist wie folgt geplant

- Aufwertung des Bahnhofsgebäudes: 1. Quartal 2007
- Verkehrliche Anbindung an die Innenstadt: 1. Quartal 2007
- Umgestaltung der Wilhelmstraße: 1. Quartal 2007
- Tunneldurchstich: 4. Quartal 2007
- P+R-Anlage Friedenstraße: 2. Quartal 2008
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes: 4. Quartal 2008

Über die Nutzung des nördlichen Teils des Empfangsgebäudes und die Neuordnung der daran anschließenden 13.000 m² großen Fläche, die die Stadt Wesel von der BEG erworben hat, und den Bau einer Fahrradstation muss noch entschieden werden.

Die Gesamtinvestition beträgt über 5,0 Millionen Euro.

Bisher hat die Stadt Wesel dafür Fördermittel des Landes in Höhe von 3,1 Millionen Euro erhalten.

DER KOMMENTAR

Von Matthias Oomen

Und es geht doch! Ja, auch Mittelstädte sind zukünftig noch in der Lage, ein vorzeigbares Tor zur Stadt vorzuweisen: den Bahnhof!

Klar ist, und das wird nicht nur am Beispiel Wesel deutlich: Es braucht den energischen Willen der kommunalen Politik, ein Projekt solcher Größenordnung zu meistern. Dazu gehört, selbstverständlich, auch ein klares Bekenntnis zu den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn.

Anders als Beispielsweise in Krefeld ist dies in der Hansestadt gegeben: Eine nicht nur in Sachen Bahnhof äußerst durchsetzungsstarke Bürgermeisterin brachte das Projekt ein Jahr nach Amtsantritt in trockene Tücher und holte mit 3,1 Mio. € eine relativ hohe Fördersumme in Düsseldorf ab. Glückwunsch, Frau Westkamp!

Im Jahr 2009 wird die Kreisstadt dann nicht nur über ein recht gut funktionierendes Bussystem und gute Zuganbindungen verfügen, sondern auch über einen attraktiven Bahnhof.

Fehlt nur noch der überfällige Halt des ICE International....

UNFALLRISIKO "TALENT"

Von Ekkehard Starke

23. Januar 2006, später Nachmittag. Als ich den Regionalexpress von Duisburg nach Moers betreten will, ist gerade ein Reinigungskommando damit beschäftigt, eine stattliche Blutlache auf dem Bahnsteig von Gleis 6 zu beseitigen. Was man dort sieht, sind aber nicht etwa die Reste einer Staffage für einen neuen Schimanski-Film. Nein, es sind die Spuren davon, dass vorher eine sehbehinderte Person beim Aussteigen aus dem Zug (Fahrzeugtyp: Talent) zwischen Waggon und Bahnsteig gefallen ist und beim Sturz schwere Verletzungen davongetragen hat.

Im Sommer vergangenen Jahres ereigneten sich ähnliche Unfälle im Bahnhof Geldern. Mir ist der Fall einer älteren Dame bekannt (der WDR und das NI berichteten darüber) sowie der einer Schülerin, die beim Aussteigen zwischen Zug und Bahnsteigkante fiel.

Die Bahn fühlte sich damals im Falle Geldern – wie auch kaum anders zu erwarten – für nichts verantwortlich und zuständig.

Inzwischen läuft diesbezüglich ein gerichtliches Verfahren, das die Frage der Haftung neu aufrollen wird. Dies wird auch das Thema bei unserer Regionalversammlung

im Mai sein, zu der wir die Verfasserin eines neuen juristischen Gutachtens eingeladen haben.

Doch jenseits aller haftungsrechtlichen Fragen kann die erste Forderung aus Kundensicht nur lauten: Solange die Sicherheit der Fahrgäste nicht gewährleistet ist, müssen die Talentzüge still gelegt werden! Bei den guten alten, ungleich bequemeren Silberlingen gab es diese Probleme nicht.

Allerdings habe ich bei Fahrten zwischen Köln und Gummersbach, wo auch Talent-Züge verkehren, folgende Beobachtung gemacht: Vor dem Öffnen der Türen wird eine zusätzliche Stufe ausgefahren, die es verhindert, dass man zwischen Fahrzeug und Bahnsteig fallen kann. Wenn es diese Sicherheitsvorkehrung gibt, stellt sich aber umso schärfer die Frage: Warum werden die auf den Strecken, für die der Nahverkehrszweckverband Niederrhein der Aufgabenträger ist, nicht in dieser Form eingesetzt?

Diese Frage sowie schnelle Maßnahmen der Abhilfe bedürfen einer umgehenden Beantwortung und Regelung. Unser Regionalverband wird dazu beizutragen versuchen und dazu das Gespräch mit dem Besteller, dem Betreiber und den politisch Verantwortlichen suchen.

DER GRIFF IN DIE TASCHEN DER KUNDEN

Von Ekkehard Starke

In vielen Fahrzeugen der Düsseldorfer Rheinbahn hängt ein Plakat, auf dem sinngemäß steht: *Benzinpreiserhöhungen – na und?* (Die wörtliche Formulierung habe ich nicht präsent.)

Eine verdammt geschickte Werbung. Dachte ich. Doch die Rheinbahn hatte die Rechnung ohne ihren Aufgabenträger VRR gemacht. Der hat nämlich – unter Berufung auf gestiegene Energiekosten – schon wieder die Preise erhöht, und zwar um rund 5 % – bei Nullwachstum oder Lohnverzicht in den meisten Teilen der Gesellschaft.

Die Dreistigkeit, mit der hier wieder einmal zugelangt wird, ist ein Schlag ins Gesicht der treuesten Kunden. In der Tendenz richtig, in der Wortwahl aber zu vorsichtig kritisierte Verkehrsminister Oliver Wittke diese Maßnahme als "wenig kreativ" und regte an, Einsparpotenziale bei der Zusammenlegung von Verkehrsverbänden zu suchen statt beim Kunden.

Neben der Konsolidierung durch Straffung administrativer Kosten möchte ich auf eine Beobachtung hinweisen, die nach meiner Wahrnehmung in den letzten Monaten und Jahren stetig zuge-

nommen hat. Ich erlebe es in der Berufsverkehrszeit auf der Linie Düsseldorf – Dortmund in den Regionalexpress-Zügen immer häufiger, dass Personen ohne gültigen Fahrausweis die 1. Klasse benutzen (entweder haben sie gar keinen oder nur einen für die 2. Klasse). Das kostet laut Beförderungsbestimmung 40 Euro.

Ich habe es aber noch nie erlebt, dass dieses Geld wirklich gefordert wurde. Das scheitert zumeist daran, dass Fahrscheinkontrollen im Nahverkehr immer seltener werden, weil viele Zugbegleiter den Komfort eines Steuerwagens entdeckt haben, indem man sich ungestört mit dem Fahrer unterhalten oder, wenn dieser auf der Lokomotive ist, endlich dazu kommt, seine Zeitung zu lesen; die ständigen Unterwegshalte sind da schon lästig genug.

Mein über Jahre gewachsener Eindruck ist: Pro RE in der Stoßzeit sitzen sicher 10 Personen pro Zug unberechtigt in der 1. Klasse. Das ergäbe 400 Euro pro Zug, multipliziert mit den verkehrenden Zügen. Das ergibt fünfstellige Mehreinnahmen pro Tag (!), multipliziert mit zumindest den Werktagen eines Monats. Das wäre eine Geldquelle, die zwar bald verebben, aber momentan erst einmal für erhebliche Mehreinnahmen sorgen würde.

Würde man darüber hinaus noch sicherstellen, dass regelmäßige Fahrscheinkontrollen wieder die Regel werden – auch durch VRR-Kontrollpersonal –, würde die Zahl der Schwarzfahrer noch einmal erheblich sinken.

Und würde man dann noch für gutes Wagenmaterial, für saubere und pünktliche Züge, für freundliches Zugpersonal, für Sitzplätze für alle auch in Stoßzeiten und für Annehmlichkeiten wie Bistros oder Cafes etwa im RE1 oder der S 1 sorgen – der VRR könnte sich vor Fahrgästen gar nicht mehr retten.

Aber um dieses Horror-Szenario gar nicht erst Realität werden zu lassen, sorgt man kräftig vor.

Und bisher hat sich die Kombination überfüllte und unpünktliche Züge – schlechte Anschlüsse – Wagenmüll auf vielen Strecken – zu niedrige Geschwindigkeiten (Düsseldorf – Kleve!) plus Fahrpreiserhöhungen trotz Minderleistungen (immer häufiger lese ich am Hbf Duisburg die lapidare Feststellung "Zug fällt leider aus") als wirksames Mittel erwiesen, Spontanfahrer und autoüberdrüssige Zeitgenossen nachhaltig abzuschrecken.

IGVP, DIE ZWEITE: BESSER, ABER NOCH LANGE NICHT GUT!

Von Lothar Ebbers

Nachdem die Regionalräte den ersten Entwurf der IGVP (siehe NiederrheinInfo 1/2006) und der neuen Bedarfspläne für Straße und Schiene teilweise harsch kritisierten und deutliche Nachbesserungen forderten, liegt jetzt der neue Entwurf der Landesregierung vor. Die als indisponibel definierten Projekte (bereits angefangene oder finanziell durch Aufnahme in Programme gesicherte

Maßnahmen), die den Löwenanteil der Mittel für die nächsten Jahre binden, sind jetzt auch mit (Rest-)Kosten beziffert. So sind im SPNV insgesamt fast 970 Mio. EUR veranschlagt, u.a. für den Landesanteil am Ausbau der Strecke Oberhausen – Emmerich - Grenze D/NL 322 Mio. EUR. Weitere Großprojekte sind hier der Weiterbau der S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel (272 Mio. EUR) sowie die nächste Stufe der Euregiobahn im Raum Aachen (146 Mio. EUR). Bei den kommu-

nalen Projekten (Summe über 1230 Mio. EUR) verschlingen die ersten Abschnitte der Kölner Nord-Süd-U-Bahn (Hbf. - Bonner Wall, 413 Mio. EUR) und der Düsseldorfer Wehrhahn-Linie (S Wehrhahn – S Bilk, 343 Mio. EUR) die Löwenanteile.

So bleibt die Gesamtsumme für neue Schienenprojekte in Stufe 1 (bis 2015) gegenüber dem ersten Entwurf in etwa gleich (rund 600 Mio. EUR), es werden aber rund 80 Mio. EUR von kommunalen Projekten zum SPNV umgeschichtet. Dies wurde möglich durch Herausnahme der Nordverlängerung der Duisburger U-Bahn (89,5 Mio. EUR) aus der Stufe 1. Dadurch konnten zahlreiche kleinere Projekte in die Stufe 1 aufrücken, darunter aus unserem Verbandsgebiet die Ratinger Weststrecke (25,17 Mio. EUR) und die Bahnstrecke Moers – Neukirchen-Vluyn (10,95 Mio. EUR).

Nachdem alle Regionalräte gegenüber dem ersten Landesentwurf mindestens eine weitere Liste für Reserve- bzw. Zukunftsprojekte der Schiene gefordert hatten (für die Straße hatte das Land dies bereits aufgestellt), sieht der neue Bedarfsplan jetzt auch eine Stufe 2 (nach 2015; Neubewertung bei Fortschreibung) für die Schiene vor. Im Gegensatz zur Straße ist allerdings keine Planungsreserve in der Stufe 1 eingeplant. Stattdessen wird der

Vorschlag unterbreitet, bei freien Finanzierungskapazitäten über eine Aufnahme einzelner Vorhaben der Stufe 2 in die Stufe 1 durch Herstellung des Einverständnisses im Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags zu entscheiden. Im Gegensatz zu anderen Regionalräten hatte der Regionalrat Düsseldorf sämtliche nicht berücksichtigte Projekte (mit Ausnahme einzelner Doppelanmeldungen) auch für die Stufe 2 vorgeschlagen. Diesem Votum ist der Vorschlag des Landes weitgehend gefolgt, jedoch mit einer Ausnahme: da eine Vorlage des Ministeriums die vorzeitige Herausnahme von 10 SPNV-Strecken (darunter auch die Strecke Xanten – Kleve) aus dem bisherigen Bedarfsplan fordert, da hier andere Planungen (Straßenbau, anliegende Gewerbebetriebe) eine Überbauung der Trasse wünschen, wurden diese Projekte nicht in die Stufe 2 aufgenommen. Bei der Strecke Xanten – Kleve wurde dadurch das Gesamtprojekt, also auch der Abschnitt Kleve – Grenze D/NL herausgenommen.

Im weiteren Verfahren – u.a. findet am 26.4. ein Hearing des Verkehrsausschusses zur IGVP im Landtag statt, zu dem auch PRO BAHN als Sachverständiger eingeladen ist – gilt es, die jetzt in Stufe 1 befindlichen Projekte zu voranzutreiben und durch die Stufe 2 möglichst viele SPNV-Trassen

für zukünftige Planungen zu sichern. Unsere Kritik an der angewandten Methodik sowie dem Hau-Ruck-Verfahren, die die Grundidee einer wirklich integrierten Gesamtverkehrsplanung konkretisieren, werden wir weiter deutlich äußern. Schon die bisherigen Stellungnahmen haben in den Vorlagen des Regionalrats

Düsseldorf Aufnahme gefunden, die Kritikpunkte wurden von anderen Beteiligten übernommen (u.a. vom Städtetag), und zumindest ein von uns als unplausibel dargestelltes Projektdossier wurde neu erstellt, wobei der Nutzen-Kosten-Quotient drastisch von 3,08 auf 1,34 absank.

IHRE ANSPRECHPARTNER:

Vorsitzender:

Ekkehard Starke, Haagstraße 14, 47441 Moers, Tel: 02841 / 9391280
e-Mail: ProBahnStarke@aol.com

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: Manfred Beyer,

Westring 12b, 47574 Goch,
Tel.: 02823 / 75 71

BG 2: Hubert Dieregswiler,
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers,
Tel.: 02841 / 323 82

BG 3: Joachim Meyer,
Oberdießemer Straße 50, 47805 Krefeld,
Tel. und Fax: 02151 / 39 44 42

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik,
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln,
Tel.: 028 57 / 91 59 92

BG5: offen

BG 6: Roland Stahl,
Adresse siehe Schriftführer

Schatzmeister: Martin Wenzel,
Keetmanstraße 6, 47058 Duisburg,
Tel.: 0151-12753953

Schriftführer: Roland Stahl,
Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach, Tel.: 02161 / 65 09 14,
Fax: 0211 / 798 1143,
e-Mail: BG6@probahn-niederrhein.de

Internet: www.probahn-niederrhein.de

e-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David van der Grinten,
Herderstr. 46, D-47533 Kleve

e-Mail: webmaster@probahn-niederrhein.de

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband
Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Matthias Oomen,
Rabenweg 11, 46487 Wesel,
Tel.: 0281 / 66830

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

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

Redaktionsschluss: 14. April 2006

Nächste Ausgabe: Anfang Juli 2006

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Matthias Oomen, Adresse siehe oben.

Einsendeschluss: Mitte Juni 2006

Verkaufspreis: Das Niederrhein-Info ist kostenlos und wird an alle Mitglieder des Regionalverbandes sowie weitere Interessenten versendet. Möchten Sie einen freiwilligen Kostendeckungsbeitrag leisten, so bitten wir um Überweisung auf das Konto 641 200 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90)

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

April 2006				Juli 2006							
Mi 12.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof mit Vors. der Verbandsver- sammlung des NVN	4	Mi 05.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4	Mi 10.	18.00	Krefeld, Ort offen	3	Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4
Mi 12.	18.00	Krefeld. Ort offen	3	Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	Mi 12.	18.00	Krefeld Ort offen	3
Do 13.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Am- pel 2. Haus auf der linken Seite.	2	Sa 13.	15:00	Jahresversammlung Duisburg „Cafe Muse- um“	R V	Do 13.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Mo 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülhei- mer Str. 91 (Hst. Luther- platz bzw. 10 Min. Fuß- weg vom Hbf).	5	Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5	Mo 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Mög- lichkeit rechts um die E- cke; am Überlandbus- bahnhof)	6	Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
Mai 2006				Juni 2006							
Mi 03.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Mi 07.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Terminplan gültig von April 2006 bis zum Juli 2006. Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine zu finden.			
Do 08.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	Do 08.	.	.	2				
Sa 10.	09:00	Wesel, Umweltmarkt	4	Sa 10.	09:00	Wesel, Umweltmarkt	4				
Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4	Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4				
Mi 14.	18.00	Krefeld Ort offen	3	Mi 14.	18.00	Krefeld Ort offen	3				
Mo 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5	Mo 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5				
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6				