

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRheininfo

Nr. 2/2007

Juli - September 2007

22. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Dank an Miguel Fernandez (www.gegen-den-strich.com) für die kostenlose Überlassung der Grafik.

Inhalt:

Krefeld 1: Ostwall - Umbau 1. Phase
beschlossen
Angebotsvergleich
Bahn unterm Hammer
Neues vom Eisernen Rhein

Krefeld 2: Grünes Licht für neue Straßenbahn-
Fahrzeuge
Rotstiftdiskussion im SPNV eskaliert
Vermischtes
Einladung zur Jahresversammlung 2007
Termine

Krefeld 1: Ostwall - Umbau 1. Phase beschlossen

Von Joachim Meyer

Die vom Krefelder OB Kathstede forcierte Diskussion zum lange geplanten - aber nie angepackten - Umbau der "Prachtmeile" ist Anfang des Jahres überraschend zu einem - erfolgreichen (?) - Ende geführt worden, insofern sich die Stadtratsfraktionen auf eine Lösung verständigen konnten. Bemerkenswert vor allem aus der Sicht der ÖPNV-Nutzer ist die Tatsache, dass offensichtlich keine Abstriche in Hinblick auf den Umfang des Linienangebotes vollzogen wurde, was bei beiden Parteien ja nicht unbedingt zu erwarten war. Vielmehr bereitet die Führung des IV's noch Kopfschmerzen, was uns hier aber nicht weiter beschäftigen sollte. Erfreulicherweise soll mit dem Haltestellenbereich Rheinstr. begonnen werden. Hier soll nach den Vorschlägen der Planer ein Platzcharakter herrschen, was sich aber wohl - trotz ursprünglichem Wunsch - nicht ganz stufenlos realisieren wird. Im Bereich der Schienenführung gibt es eine bemerkenswerte Änderung: Die Gleise der U 76 werden über die Kreuzung mit der Rheinstr. bis zur nächsten Straßenkreuzung weitergeführt. Zwischen diesen beiden Straßenkreuzungen erhält diese Linie ihren Wartebereich. Damit scheinen auch Befürchtungen vom Tisch zu

sein, dass diese Linie dem gesamten Umbau zum Opfer fallen würde und am Hauptbahnhof endet (was weiterhin wohl von der IHK seitens ihres Hauptgeschäftsführers favorisiert wird). Kritischer muss die Anlage der Straßenbahnhaltestellen gesehen werden. Der Ausstieg wird in Fahrtrichtung links sein, da sich auf der rechten Seite die IV-Fahrspur befindet. Da die Busse sich natürlich auch auf dieser bewegen, muss bei Umsteigevorgängen um die Bahnen herumgelaufen werden. Dass hier keine andere, sinnvollere, Lösung gefunden wurde, ist bedauerlich. Es zeigt aber auch den fehlenden Mut, konsequent in diesem Bereich dem ÖPNV die alleinige Nutzung zu überlassen (mit Ausnahme vielleicht für Taxen und Fahrräder). Hier setzt auch die Kritik von Oppositionsparteien an. Mit der Umgestaltung des Ostwalls soll auch durch die Anpflanzung von Bäumen im Bereich St.-Anton-Str. bis Neue-Linner-Str. sowie vor dem Hauptbahnhof wieder ein durchgehender Alleecharakter hergestellt werden. Die Gleise werden voraussichtlich durchgehend außerhalb des Grünbereiches verlegt. Baubeginn für den 1. Abschnitt soll vor 2009 sein, warten wir's ab.....

Angebotsvergleich

Von Roland Stahl

Nach einem kritischen Artikel über die NVV AG hier in Mönchengladbach wurde ich von Seiten der NVV AG gefragt, warum ich immer nur negativ über die NVV AG berichte. Darüber habe ich dann länger nachgedacht. Warum eigentlich?

Im Rahmen dieses Nachdenkens kam ich dann auf eine Sache die ich als negativ empfand, über die ich eigentlich auch noch berichten wollte: Das schlechte Angebot am Abends und sonntags vor 14:00Uhr.

Um das jetzt aber nicht einfach so aus dem Bauch heraus zu machen, sondern ein bisschen mit Zahlen zu hinterlegen, fing ich Anfang 2007 eine, wie sich später herausstellte, mühsame Kleinarbeit an. Mönchengladbach hat als 25. größte Stadt ca 265.000 Einwohner. Ich wollte die Angebotszeiten in den Städten mit 150.000 bis 370.000 Einwohnern ermitteln. Anfangs dachte ich, dass ist schnell erledigt. Mittlerweile sind doch eine Menge Stunden meiner Freizeit dafür draufgegangen.

Ich wollte keinen streng wissenschaftlichen Ansatz fahren, sondern einfach nur die Bedienzeiten auf den Hauptlinien zusammentragen. Durch das Internet ist es heutzutage relativ einfach, die Da-

ten zu sichten. Trotzdem war es manchmal mühsam sich durch die Internetpräsenzen der einzelnen Verkehrsunternehmen zu klicken.

Was soll diese Auflistung:

- Ich möchte einen Vergleich der Angebotszeiten der lokalen Busse und (falls vorhanden) Straßenbahnen anderer deutscher Städte mit Mönchengladbach.
- Städte mit 150.000 bis 370.000 Einwohnern als vergleichbare Größe.
- Wann wird der Betrieb aufgenommen. Aufgeteilt nach werktags außer Samstag, samstags und Sonn- und Feiertags
- Wann finden Taktverdichtungen/-ausdünnungen statt.
- Wann ist Betriebsschluss

Was diese Aufstellung **nicht** soll:

- Kein Vergleich der Qualität des Gesamtangebots.
- Keine Analyse der Netzqualität
- Keine Analyse von Doppel-/Parallelverkehren
- Keine Fahrpreisvergleiche

Nebenher sind noch ein paar eher subjektive Eindrücke meiner Recherchen festgehalten.

Zurzeit fehlen mir am unteren Ende der Liste noch ein paar Städte.

Die werde ich aber noch nachtragen.

Um die bisherigen Ergebnisse zusammenzufassen: In Mönchengladbach ist es noch sehr viel schlechter als ich es erwartet habe. Ich war total überrascht, als ich im Vergleich mit Mönchengladbach feststellte:

- In keiner anderen Stadt wird abends der Verkehr so früh eingestellt.
- Nur in Mönchengladbach wird abends im Stundentakt gefahren. Üblich sind 30 Minuten Takte.
- Am Sonntag fahren (außer in Hamm und Hagen) spätestens um 7:00Uhr Busse/Bahnen. In Mönchengladbach die ersten um kurz vor 9:00Uhr.
- Am Sonntag haben fast alle Städte um 9:00 mindestens einen 30 Minuten-Takt.
- Die abendlichen Taktverlängerungen finden im Allgemeinen erst nach 20Uhr statt. In einigen Städten mit sehr dichtem Tagesangebot (10 Minuten Takt) finden ab 19:00 die ersten

Taktverlängerungen (15/20 Minuten) statt.

Jetzt fragte ich mich, warum ich wieder eine total negative Analyse der NVV AG zusammenbekommen habe. Ich war wirklich überrascht, dass Mönchengladbach so schlecht abschneidet.

Ich werde diese Analyse noch vervollständigen und dann auch bei den politischen Parteien nachfragen, warum diese nichts gegen dieses katastrophale Angebot unternehmen. Ein leistungsfähiger ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor. Gerade in Hinsicht auf die laufende Diskussion bzgl. Des CO₂-Ausstoßes ist es auch wichtig, dass Alternativen zum Auto bestehen.

Um dem geneigten Leser auch noch etwas von der erstellten Zahlenwüste zu zeigen, habe ich ausgewählte Städte und Daten in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Die ganzen Informationen sind auch im Internet unter **www.kein-bus-in-mg.de** verfügbar.

Name	Einw. in Taus.	WaS Start	Sa Start	Sa Takt	So Start	So Takt	Abends Start	Abends Ende	auf Sa/So/Fe Ende	Nachtlinien	Anmerkung
Karlsruhe Bus/Tram	285	5:30 / 10	5:30 / 30	9:00 / 10 17:30 / 20	5:30 / 30	9:00 / 20	20:30 / 20	01:30	Nein	?:?? - ?:?? / 30 auf Sa/So/Fe	
Wiesbaden Bus	274	5:00 / 10/20	5:00 / 30	8:30 / 15	5:30 / 30	13:00 / 15	19:00 / 15 20:00 / 30	00:00		Linie 6 nach Mainz bis 2:00	
Münster Bus	270	5:30 / 20	6:00 / 30	10:00 / 20 17:00 / 30	7:00 / 60	13:00 / 30	21:00 / 30	21:00 danach Nachtnetz		21:00-24:00 täg- lich; 1:00- 6:00/8:00 Fr->Sa, ->So/Fe	Ausgefeiltes NE- System
Gelsenkirchen Bus/Tram	268	4:00 10(T) / 20(B)	4:30 / 30	8:00 / 10 15:00 / 30	6:00 / 30		20:00 / 30	00:00		1:00 - 4:00 / 60 auf Sa/So/Fe	Aus einigen Strecke weitere Verdichtun- gen durch Einsatz- busse/Bahnen
Augsburg Bus/Tram	262	05:00 5(T)/10/15	05:00 / 20	7:40 / 10(T)	5:00 / 30	8:30 / 15	18:30 / 10/20 19:00 / 15	00:30		0:00 - 3:00 / 60 auf Sa/So/Fe	
Mönchenglad- bach Bus	261	05:00 / 20	05:00 / 30	7:30 / 20	9:00 / 60	13:30 / 30	19:30 / 60	23:00	24:00	0:00 - 3:00 / 60 auf Sa/So/Fe	
Aachen Bus	258	04:30 / 15	05:00 / 30	8:00 / 15 17:00 / 30	5:30 / 60	8:00 / 30	20:00 / 30	00:30		1:45 / 2:45 auf Sa/So/Fe	
Chemnitz Bus/Tram	246	4:00 / ??	4:00 / ??		5:40 / 60	9:10 / 30 12:00 / 20	18:40 / 20 20:40 / 30 22:10 / 60	0:10		1:11 - 4:44 / 71 auf Sa/So/Fe	
Braunschweig Bus/Tram	245	4:30 / 10/15	4:30 / 30		4:30 / 60	9:30 / 30	18:30 / 30 22:30 / 60	00:30	02:30		Taktverdichtungen durch Linienbünde- lung
Krefeld Bus/Tram	237	4:30 / 10/15/20	4:30 / 30	8:00 / 15 18:30 / 30	5:30 / 30		20:30 / 30/60	00:00 / U76 bis 1:00			erste Bahnen an werktagen um 4:00
Halle Bus/Tram	237	4:00 / 20; 6:00 / 15	4:00 / 30	6:00 / 20	4:00 / 30	8:00 / 20	T: 18:30 / 20 B: 18:30 / 30 B: 20:00 / 40	0:30		1:00 - 4:00 / 60 auf Sa/So/Fe	werktags vor 6:00 nicht alles sauber getaktet

In dieser Tabelle sind die wichtigsten Daten der Städte mit ähnlicher Einwohnerzahl wie Mönchengladbach aufgeführt. *Start* bedeutet Betriebsbeginn. Es sind jeweils die Uhrzeiten und die ab dann gültigen Taktzeiten angegeben.

Bahn unterm Hammer



Unter diesem Titel ist ein Film über die geplante Privatisierung der DBAG entstanden. Der Film ist ein wichtiger Beitrag zur Diskussion über den geplanten Verkauf insbesondere des Streckennetzes an private Investoren. Eine Vorführung des Films ist zusammen mit dem VCD am **22. Au-**

gust 2007 19:30 im „Krefelder Hof“ in Mönchengladbach geplant.

Hier ein paar Informationen der Produzenten:

Die Privatisierung der Deutschen Bahn ist nicht unausweichlich. Aufklärung tut not! Nicht zuletzt durch das bewegte Bild. Der letzte Film von Leslie Franke „Wasser unterm Hammer“ hat tausendfach gezeigt, wie effektiv ein solcher Film bei der Aufklärung sein kann. Der Film „Bahn unterm Hammer“ wird jetzt gebraucht

Unternehmen Zukunft oder

Crash-Fahrt auf den Prellbock?

Ein Dokumentarfilm von Herdolor Lorenz und Leslie Franke.

Fachliche Beratung: Dr. Winfried Wolf

Produktion: Kernfilm

Länge: 72 Minuten

Viele Informationen gibt es auf der Internet-Seite des Film-Projektes:

www.bahnuntermhammer.de

Wir würden uns freuen, Sie bei der Vorführung begrüßen zu dürfen

Neues vom Eisernen Rhein

Von Roland Stahl

Im Juni hat das NRW-Landesverkehrsministerium ein neues Gutachten zum Eisernen Rhein (ER) herausgegeben. Dieses sogenannte A52-Gutachten untersucht neben Verbesserungsmöglichkeiten an der historischen

Trasse auch eine komplett neue Idee: Eine Neubaustrecke entlang der A52 von Roermond bis nördlich von Mönchengladbach. Diese Trasse hat laut Gutachten die wenigsten Konfliktstellen mit bewohntem Gebiet. Parallel zur A52 wäre

eine Bündelung der Verkehrsstraßen gut möglich.

Auch für die bestehende historische Trasse gibt es Vorschläge den Güterverkehr um Wegberg und Rheindalen herumzuführen. Jeweils nördlich um beide Orte herum laufen Straßen, an denen entlang Neubaustrecken entstehen sollen. Der Personenverkehr soll über die allen Strecken laufen.

Aus PB-Sicht bringt die A52 Variante für den Personenverkehr nichts, da sie um alle Siedlungsschwerpunkte herumgeführt wird.

Außerdem kann sich jeder vorstellen, wie lange es bis zur Vollendung dieser Neubaustrecke dauert. Wir fordern die sofortige Eröffnung der bestehenden Strecke im Personen- und Güterverkehr mit einer Verlängerung der heute bis Dalheim fahrenden RB nach Roermond. Das Gutachten mit zwei sehr interessanten Detailkarten ist auf unserer Internet-Homepage unter www.probahn-niederrhein.de/bgs/bg6 zu finden.

Krefeld 2: Grünes Licht für neue Straßenbahn-Fahrzeuge

Von Joachim Meyer

Krefelder, die moderne Niederflurbahnen bei anderen Betrieben kennengelernt haben und anschließend seufzten, warum dies nicht in ihrer Heimatstadt möglich ist, können nun hoffen. Nachdem der Bus schon längere Zeit der Wegbereiter für diese bequeme Zustiegsart ist, wurden immer wieder Anfragen bekannt, die dies auch für Straßenbahnen forderten. Es war wohl ein langer Entscheidungsprozeß, wobei es zeitweise sogar Überlegungen gab, den Straßenbahnbetrieb zu Gunsten des Busses ganz aufzugeben. Doch haben letztlich Vergleiche und Kostenrechnungen ergeben, dass eine Beibehaltung wirtschaftlicher ist. Da die Politik sich dann

auch voll zum System Schiene bekannte, stand der Freigabe der 100 Mill. EUR - Investition nichts mehr im Wege. 19 Wagen sollen so schnell wie möglich (nach der üblichen Ausschreibung) beschafft werden (bis 2009/2010), die restlichen 19 in ca 10 Jahren. Ablösen sollen sie als erstes die Bahnen der Linien 041 und 044, da hier die ältesten "Schätzlein" verkehren. (30-35 Jahre alt). In Hinblick auf die Ostwall-Umgestaltung müssen die Bahnen selbstverständlich für den Zweirichtungsbetrieb ausgelegt sein, mit Türen auf beiden Seiten. Ob ein hier in der Stadt ansässiger Hersteller den Zuschlag zum Bau bekommt, bleibt abzuwarten.....

Rotstiftdiskussion im SPNV eskaliert

Von Lothar Ebbers

Die Diskussion um Kürzungen des SPNV-Angebotes hat im Juni eine dramatische Wende genommen. Die seit Monaten laufenden Verhandlungen zwischen VRR und DB Regio sind ohne eine Einigung geplatzt, beide Seiten traten mit massiven Vorwürfen an die Öffentlichkeit, jetzt droht der langwierige Rechtsweg.

Waren sich VRR und DB Regio bei der Optimierung des S-Bahn-Netzes im Knoten Düsseldorf (siehe Niederrhein-Info 1/2007) fast schon einig, so kam es bei der Verhandlung über die Optimierung des RE-Netzes zum Eklat, da die DB hierfür als Gegenleistung eine Vertragsverlängerung um weitere sechs Jahre forderte. Da auch schon beim S-Bahn-Vertrag eine Verlängerung um vier Jahre verlangt wurde, wäre so auf wesentlichen Teilen des Netzes, u.a. beim angedachten Rhein-Ruhr-Express (RRX), der Wettbewerb auf der Schiene bis in die zwanziger Jahre ausgeschlossen gewesen. Im Gegenzug beschloss der VRR, die laufenden Zahlungen an DB Regio, die wegen schlechter Pünktlichkeit bereits seit April um monatlich eine Million Euro reduziert worden waren, ab Juli um fast vier Millionen Euro zu reduzieren. Begründet wurde dieses Vorgehen

mit einer gutachterlichen Einschätzung, dass der VRR für den Globalvertrag mit der DB, der gemeinsam mit dem NVN abgeschlossen wurde, einen um mindestens 45 Mio. Euro überhöhten Jahresbetrag bezahlen muss, da zum Abschlusszeitpunkt des Vertrags noch kaum Wettbewerb herrschte, so dass Preise verlangt werden konnten, die heute nicht mehr als marktüblich anzusehen seien. Weiterhin will der VRR jetzt schnellstmöglich die noch nicht im Wettbewerb vergebenen RE- und RB-Linien ausschreiben, wofür drei Teilnetze gebildet wurden.

Die DB forderte in einer ersten Stellungnahme den VRR auf, an den Verhandlungstisch zurückzukehren, da man ja schon weitgehende Annäherung erzielt habe. Auf einer späteren Pressekonferenz gab es dann schon schwereres Geschütz. Die DB wolle vor Gericht gehen und erwäge, zunächst Zusatzleistungen zu Bundesligaspielen oder zur Love Parade in Essen, später auch Planleistungen bis zu 20 % nicht zu fahren, wenn der VRR bei der Reduzierung der laufenden Zahlungen bleibe.

Der VRR beschloss dann in seiner Sitzungswoche auch eine gegenüber vorherigen Szenarien recht moderate SPNV-Angebotsreduzierung um rund 3 % zum

Fahrplanwechsel im Dezember. Während die linksrheinischen Strecken mit Ausnahme eines Hauptverkehrszeit-Zugpaares zwischen Neuss und Grevenbroich diesmal ungeschoren bleiben (eine Streichung von sieben Zugpaaren der RB 33 zwischen Mönchengladbach und Duisburg in der Nebenverkehrszeit stand bis zuletzt zur Debatte), ist im Raum Duisburg die Streichung je eines Zugpaares des RE 5 zwischen Duisburg und Köln (am Tagesrand) sowie des RE 11 auf dem Gesamt-

laufweg Düsseldorf – Paderborn (am Vormittag/Mittag) zu vermelden. Darüberhinaus gibt es nicht detailliert ausgeführte Reduzierungen beim Wochenend-Nachtverkehr u.a. auf dem RE 1 und der S 28. Der NVN, bei dem weiterhin nur Angebotskürzungen zwischen Wesel und Emmerich diskutiert werden (wir berichteten), hat für den neuen Fahrplan in seiner letzten Verbandsversammlung noch keine konkreten Beschlüsse gefasst.

Vermischtes

Termin BG4

Der Termin der BG 4 wird eventuell um eine Woche vorgezogen. Näheres jeweils unter www.probahn-wesel.de oder www.probahn-niederrhein.de/termine

Service Point ist Geschichte

Am 06.06.07 war es geschafft: Die DB hatte kurzen Prozess gemacht und den Service Point ohne besondere Ankündigung kurzerhand abgebaut. Dass mit diesem Schritt in diesem Jahr gerechnet werden mußte, war im Frühjahr bekanntgegeben worden. Nun diese Nacht- und Nebelaktion..... Nun soll ja lt. Aussage DB "mobiles Servicepersonal" im Bahnhof an-

wesend sein, welches man dann telefonisch in Duisburg oder Saarbrücken anfordern kann, es sei denn, man sieht die Mitarbeiter zufällig, was aber eher unwahrscheinlich ist. Somit kann man die gegenwärtige Situation in Sachen Service nur als miserabel beschreiben. Die schnellste Hilfe wäre eine Aufstellung von Ruf-/Infosäulen im Eingangsbereich und auf den Bahnsteigen, wie auch von vielen Haltepunkten bekannt. PRO BAHN Niederrhein hat dazu in einem Schreiben an DB Station und Service eine umgehende Montage dieser Säulen gefordert.



Haltepunkt Hohenbudberg-Bayerwerk wird modernisiert

Die Tunnelanlage wird saniert, ein neues Wegeleitsystem, speziell für Sehbehinderte wird angelegt. Geplante Umbauzeit: Mai - November 2007, Kosten: 355.000€. Übrigens:

Die lange versprochenen und genehmigten Bauarbeiten zur Untertunnelung des Uerdinger Bahnhofes haben immer noch nicht begonnen (sollten Anfang dieses Jahres sein).

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

Vorsitzender:

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

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

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: Manfred Beyer
Westring 12b, 47574 Goch,
Tel: 02823 / 75 71

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

BG 3: Joachim Meyer
Oststraße 1, 47798 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,
Winkelhauser Str. 140, 47228 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

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband
Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach
niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

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

Redaktionsschluss: 30. Juni 2007

Nächste Ausgabe: Anfang Oktober 2007

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Roland Stahl, Adresse siehe oben

Einsendeschluss: Mitte September. 2007

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)

Einladung zur Jahresversammlung 2007

Sehr geehrte PRO BAHN-Mitglieder im Regionalverband Niederrhein!

Auf diesem Wege laden wir Sie herzlich zur

PRO BAHN-Jahresversammlung Niederrhein 2007

am: Samstag, 11. August 2007, um 15.00 Uhr
in: Duisburg, Cafe Museum

ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

- TOP 1 Begrüßung und Einführung
- TOP 2 Wahl eines/r Versammlungsleiters/leiterin
- TOP 3 Geschäftsbericht des Vorstandes
- TOP 4 Aussprache zum Geschäftsbericht
- TOP 5 Kurzberichte aus den Bezirksgruppen
- TOP 6 Kassenbericht/Kassenprüfungsbericht
- TOP 7 Entlastung des Schatzmeisters
- TOP 8 Entlastung des Vorstandes des Regionalverbandes
- TOP 9 Wahlen:
 - a. zum Vorstand
 - b. der Kassenprüfer
 - c. der Delegierten zum Bundesverbandstag
- TOP 10 Anträge
- TOP 11 Verschiedenes

Als Veranstaltungsende wird 18.00 Uhr angestrebt.

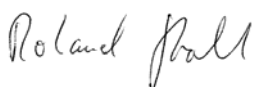
Anträge können schriftlich beim Vorstand bis zum 1. August 2007 gestellt werden.

Das Versammlungslokal ist vom Duisburger Hauptbahnhof zu Fuß in ca. 4 Minuten zu erreichen (Hauptausgang, an den Taxen vorbei, über die Ampel geradeaus hinweg in die Friedrich-Wilhelm-Straße; nach 300 Metern auf der linken Seite).

Die empfehlenswerten Speisen können zu den üblichen Mittag- und Abendzeiten eingenommen werden.

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen!

Für den Vorstand



Roland Stahl
Schriftführer

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Juli 2007			
Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 11.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse" im alten Fabrikgebäude Heeder, Virchowstr. 130, Krefeld (zu erreichen vom Hauptbahnhof über den Südeingang, in Sichtweite). Nach Möglichkeit vorher anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442.	3
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (am Überlandbusbahnhof)	6
Di 31.	18:35	„Grenz-Treff“, OB-Sterkrade, Treffpunkt Gleis 1. Programm siehe NI 1/2007 Seite 2	
August 2007			
Mi 01.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Mi 08.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
Do 09.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Sa 11.	15.00	Jahresversammlung 2007 Cafe Museum Duisburg	R V
Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mo 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 21.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Mi 22.	19:30	Filmvorführung ‚Bahn unterm Hammer‘ Mönchengladbach, Krefelder Hof	6/ V C D
September 2007			
Mi 05.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 12.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
Do 13.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Mo 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Oktober 2007			
Mi 10.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“	4
Mi 10.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6

Terminplan gültig von Juli 2007 bis zum Oktober 2007.
Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine