

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

Tel. und Fax: (02 03) 35 60 82

E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

17. Jahrgang

Juli/August 2002

Nr. 3

Zitat der Woche:

„Wenn eine DB Cargo-Lok ein Gleis der DB Netz blockiert, auf dem ein Zug der DB Regio einfahren soll, und ein Lokführer der DB Reise & Touristik die Lok wegfahren könnte, weil zufällig verfügbar, aber dies nicht geht, weil die Nummer der Bahnkostenstelle der DB Regio für die Berechnung der Lokführerleistung bei der DB Reise & Touristik nicht vorliegt und deshalb eine Verspätung von 15 Minuten fällig wird, dann fragt sich natürlich der Kunde, ob bei der DB AG noch alle Bahnhofsuhren richtig ticken.“

[Klaus Daubertshäuser, Vorstandsvorsitzender von DB Regio, in der Deutschen Verkehrs-Zeitung].

Inhalt:

Vorwort der Redaktion

Meinung: Ich bin gegen den Eisernen Rhein

Lok-Pool

Aus anderen Federn: Breyeller
Stahlgesellschaft

Glosse?

Nulltarif ist machbar

Pressemitteilung des

Landesverbandes:

Metrorapid auch von Regionalräten
abgelehnt

Neubaustrecke Köln - Frankfurt

Neue Inneneinrichtungen im IC und
Nahverkehr

Kurz gemeldet

Termine

Vorwort der Redaktion

Liebe Leserin, lieber Leser, wie Sie schon festgestellt haben, ist im Mai/Juni kein Niederrhein-Info erschienen und jetzt halten Sie Heft 3 für Juli/August in den Händen.

Leider ist unsere erfahrene Redakteurin Susanne Starke-Perschke schwer erkrankt und konnte die Nummer 3 nicht erstellen. Ich habe jetzt diese Aufgabe von Susanne übernommen und versuche mich mit

meinen bescheidenen Mitteln in den Fußstapfen von Susanne. Ich hoffe, dass die nächste Ausgabe wieder in gewohnter Form von Susanne erstellt wird.

Ich wünsche Ihnen beim Lesen viel Spass und wünschen wir Frau Starke-Perschke alles Gute, damit sie ihre Krankheit überwindet.

Roland Stahl

Meinung: Ich bin gegen den Eisernen Rhein

Warum?

Ich habe nicht das Bedürfnis mit dem Zug nach Roermond zu kommen. Ich habe überhaupt sehr selten bis nie das Bedürfnis nach Roermond zu kommen. Ich könnte ja auch mit dem Bus nach Roermond fahren, wobei das jetzt mit dem Euro noch viel einfacher ist. Und wenn es unbedingt Zug sein muss, so geht das auch schnell über Venlo (Fahrzeit 1:04).

Ich muss aber jeden Tag von Mönchengladbach nach Düsseldorf zur Arbeit fahren. Und die Strecke ist jetzt schon kapazitätsmäßig am Ende. Wenn dann ab Dezember 02 auch noch die RE4/RE13 alle 30 Minuten fährt, bleibt bei mir die Frage: Wo sollen dann noch die Güterzüge des Eisernen Rheins hin? Alle wollen doch bestimmt nicht nur Richtung Duisburg.

Sollen doch die Güter auf der Autobahn transportiert werden. Da kann doch der Verkehr auf der Autobahn zusammenbrechen. Das stört mich nicht. Im Gegenteil; vielleicht fahren dann noch mehr mit der Bahn und dann fahren noch mehr PERSO-NEN-Züge (auf den Trassen der entfallenen Güterzüge). Deswegen: Güter gehören auf die Autobahn. Wenigstens da, wo sowieso nicht genug Platz auf den Schienen ist. Und wenn dann genug Leute mit der Bahn fahren, werden vielleicht auch ein paar stillgelegte Strecken wieder für den Personenverkehr reaktiviert. Und das will PRO BAHN doch. Wir sind, wie es im letzten ‚Der Fahrgast/Die Fahrgästin‘ steht, ein Verbraucherverband der Nutzer des ÖPV. Güterverkehr bringt doch nur da ein Beitrag zu Streckenunterhaltung, wo die Belastung durch Personenzüge nicht so hoch ist, also am Rand der Bebauung. Aber da

gibt es i.A. sowieso keinen GV mehr. Hier bei uns aber sind die Strecken nach Düsseldorf, Duisburg, Aachen und Köln doch belastet genug, so dass der zusätzliche Verkehr durch den Eisernen Rhein doch nur noch zu mehr Chaos, Verspätung und ähnlichen Unannehmlichkeiten für uns Fahrgäste führt.

Deswegen: Güter auf die Bahn (aber die Autobahn) und eine EC-Verbindung Berlin - Ruhrgebiet – Antwerpen über die historische Strecke des Eisernen Rheins; so wie es schon vor dem 1. Weltkrieg war.

Euer Roland Stahl aus
Mönchengladbach

Lok-Pool

Nach einem Bericht des "Eisenbahn-Magazins" produziert Siemens allein in diesem Jahr 100 (!) Stück des VT 642 auf Vorrat, auch wenn zunächst keine konkreten Bestellungen vorliegen. Die "überzähligen" Fahrzeuge werden in den firmeneigenen Lokpool, www.dispolok.com eingestellt. Wertung: Durch dieses Vorgehen stärkt natürlich Siemens seine Wettbewerbsposition, kann seine Produktion gleichmäßiger und über einen längeren Zeitraum planen. Andererseits ähnelt künftig die Beschaffung eines Dieseltriebwagens der eines Pkw; Lieferzeiten so um die 6 Wochen werden dann normal sein. Durch den Lokpool ist es aber auch für Newco-

mer viel leichter möglich, auch kurzfristige Verkehrsverträge abzuschließen. Auch für private Fernverkehre wie den InterConnex stellt sich in viel kleinerem Maße die Fahrzeugfrage; auch können neue Relationen kurzfristig "am Markt" ausprobiert werden. Der Desiro (wie auch der Talent) ist sicher *kein* ideales Fernverkehrsfahrzeug, aber lieber ein Talent als ICx, als 4 x umsteigen und eine Stunde länger unterwegs. Die Konkurrenz (insbesondere Bombardier aber vielleicht auch Stadler) wird sicher nachziehen müssen. Es bleibt spannend !

Aus anderen Federn: Breyeller Stahlgesellschaft

Die *Rheinische Post*, Ausgabe Grenzland-Kurier berichtete am Samstag, 05.07.02 u.a. wie folgt:
Breyeller Stahlgesellschaft muss auf die Straße/Bahnhofszufahrt wird frei
DB Cargo hängt einen Kunden ab

Nettetal. Die DB Cargo, eine Tochter der Deutschen Bahn AG, hat der Breyeller Stahlgesellschaft zum 15.12.02 den Vertrag gekündigt.. Begründung: Das Nettetalere Unternehmen erreicht nicht den Frachturnsatz, den die DB Cargo gerne hätte.

Pikant am Verhalten des DB Frachtunternehmens ist die Tatsache, dass die Breyeller sich auch vom Hafen Antwerpen aus mit der Bahn beliefern lassen, obwohl dies per Lkw preiswerter wäre. Für DB Cargo ist die Strecke jedoch uninteressant. Sie kann nur deutsche Abschnitte abrechnen und das ist ihr zu wenig.

Die Stahlgesellschaft bedauert die Entscheidung der Bahntochter sehr. "Vor dem Hintergrund der künftigen Lkw-Maut und der Bestrebungen Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen, verhält sich DB Cargo unverständlich", meint Werner Tack. Das Stahlunternehmen bezieht inzwischen auch aus der Schweiz und aus Italien Güter für die weitere Produktion - per Bahn. Denn die langen Strecken lohnen preislich allemal. Etwa 12.000 Tonnen hat die Stahlgesellschaft im vergangenen Jahr per Bahn bezogen und dabei den von DB Cargo geforderten Umsatz nur knapp verfehlt. Künftig werden jährlich etwa 500 Lkw zusätzlich nur für die Belieferung der Stahlgesellschaft die Straße belasten.

Die Breyeller mussten nach der Kündigung durch DB Cargo außerdem deren Schwestergesellschaft DB Netz klarmachen, dass aufwändige Umbauten der Anschlussweiche im Breyeller Bahnhof entfallen. DB Netz modernisiert die Strecke von Kaldenkirchen bis Viersen, hatte aber von der Kündigung DB

Cargos keine Kenntnis. Den Umbau der Weiche müsste die Stahlgesellschaft zahlen.

Zum o.a. Bericht gibt es einen Kommentar des Redakteurs Ludger Peters:

Ein Phantom auf Schienen

Nettetal. Kürzlich hat die Deutsche Bahn berichtet, es würden immer weniger Güter auf der Schiene transportiert. Daran hat die Bahn wohl selbst großen Anteil. Das Beispiel des Umgangs der DB Cargo mit der Breyeller Stahlgesellschaft legt aber auch die Ziellosigkeit in der Infrastrukturpolitik bloß. Ein Unternehmen verfehlt nur knapp die von DB Cargo diktierten Umsätze und wird vom (Staats-)Monopolisten prompt abgehängt. Einzige Alternative ist die Straße, die angeblich vom Güterverkehr entlastet werden soll.

Noch interessanter ist die Erkenntnis, dass das Unternehmen die Verkürzung des Eisernen Rheins über Roermond nicht wünschen kann: Denn schon die längere Route über Aachen, wo die Bahn bereits erhöhten Wegezoll erhebt, ist für DB Cargo unwirtschaftlich. Tapfer setzt in Breyell ein Unternehmen auf die teure Bahn - und erhält von ihr die Kündigung. Eher weiter um Streckenvarianten des "Eisernen Rheins" gerungen wird, muss die Wirtschaftlichkeit aller erdenklichen Routen berechnet werden. Die Frachtrate der Bahn von Antwerpen aus wird dank DB Cargo wohl noch abnehmen - so wird der Eisernen Rhein zum Phantom einer aus dem Bauch und nicht vom Verstand diktierten Politik der Steuerverschwendung.

Glosse?

Aus der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung

Zügig

Ein Auto? Wer braucht denn ein Auto? Wer in Essen-Altenessen lebt und in Essen-City (wir nennen sie jetzt mal so) arbeitet, der braucht kein Auto. Der verlässt um Viertel nach das Haus und ist um Halb da. Ganz einfach. Wer indes in Essen-Altenessen lebt und in Xanten-City (klingt auch nicht schlecht) arbeitet, für den sieht die Sache schon anders aus.

Das musste der kurzfristig von Essen- nach Xanten-City Versetzte am gestrigen Morgen erleben und, tja, erfahren - im wahrsten Sinne. „1.31 Stunden Fahrzeit“ spuckte die kundige Datenbank unter www.bahn.de aus, inklusive „zehn Minuten Fußweg“ zum Altenessener Bahnhof. Es

folgten 16 Minuten Fahrt bis Duisburg Hbf, 20 (!) Minuten Aufenthalt ebendort, 45 zügige Minuten bis Xanten, weitere zehn Minuten zu Fuß bis zur schnell gefundenen NRZ/WAZ-Redaktion. Schon ist man da.

Ein Autofahrer hätte zwar in der gleichen Zeit pünktlich seinen Arbeitsplatz in, sagen wir mal, Bonn-Bad Godesberg erreicht, aber was soll's. Denn was die schnöd zahlenfixierte Internet-Datenbank nicht parat hatte: den Blick aus dem Zugfenster. Kühe und Pferde, Land und Leute und Scheunen im Nebel-Idyll. Das beruhigt. Da sind die „1.31 Stunden Fahrzeit“ schnell verfliegen, vergessen. Bis morgen jedenfalls. (wo)

Nulltarif ist machbar

Besuch von PRO BAHN in Hasselt (Belgien)

Wir waren nur ein kleines Grüppchen, aber das tat unseren Bemühungen, etwas mehr über ein Verkehrsprojekt ganz besonderer Art zu erfahren, keinen Abbruch. Gemeint ist die PRO BAHN-Exkursion in das belgische Städtchen Hasselt am 25. Mai. In Hasselt wurde vor einigen Jahren ein Busverkehr zum Nulltarif eingeführt.

Wir fuhren auf dem Hinweg mit dem Regionalexpress nach Aachen. Dabei kamen wir in den Genuss des Eurogio-Tickets, mit welchem Reisende sowohl im Aachener Verkehrsverbund als auch im belgisch-niederländischen Grenzgebiet für nur 12 Euro einen Tag lang fast alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können. Um dieses Ticket allerdings im Vorverkauf in Krefeld Hauptbahnhof erwerben zu können, musste erst einmal die Fahrkartenverkäuferin von PRO BAHN darüber informiert werden, dass es so ein Ticket auch außerhalb des AVV zu kaufen gibt!

Nach etwas Chaos beim Umsteigen in Lüttich, wo der Zug nach Hasselt laut Ankündigung gleich auf drei verschiedenen Gleisen abfahren sollte (aber so etwas kann auch bei der DB vorkommen), erreichten wir kurz vor Mittag Hasselt. Das erste, was uns auffiel, waren die Buslinien CP „Centrumpendel“ und BP „Boulevardpendel“. Leider ließ die Fahrgastinformation am Bahnhof zu wünschen übrig. Eine Tafel weist nur auf die Abfahrtsstellen und Routen der verschiedenen Buslinien hin. Dass und wo der Nullta-

rif gilt, erfahren Fremde nicht. So begaben wir uns zunächst in die auch samstags geöffnete Informationsstelle des Verkehrsunternehmens „De Lijn“. Dort testeten wir zunächst einmal, ob man unser Regioticket kannte. Man musste erst die Zentrale anrufen – ein Minuspunkt! Dass wir allerdings ohnehin in der Stadt gratis fahren konnten, erfuhren wir erst auf gezieltes Fragen hin. Der Nulltarif gilt in Hasselt nicht nur auf den beiden City-Linien, sondern auf allen Stadtlinien, die mit einem „H“ vor der Liniennummer versehen sind. Wir versorgten uns noch mit Fahrplanheften, die in großer Stückzahl vorhanden waren. Doch noch ein Pluspunkt!

Zunächst testeten wir die Ringlinie BP. Hier verkehren Midibusse im Fünf-Minuten-Takt. Sie fahren vom Bahnhof aus rund um die Innenstadt. Welche deutsche Stadt hat etwas Vergleichbares, und dazu noch kostenlos? Wer vorschnell urteilt, die Gratis-Busse wären in schlechtem Zustand, überfüllt oder mit „sozialen Randgruppen“ besetzt, irrt sich. Auch der „Boulevard“, der dem „Boulevardpendel“ seinen Namen gibt, macht einen gepflegten Eindruck. Offensichtlich wurde hier eine ausgesprochene Autostraße mit Grünstreifen, kleinen Plätzen und Busspur so zurückgebaut, dass sie nicht nur eine höhere Aufenthaltsqualität, sondern auch einen attraktiven ÖPNV bietet.

Nach erneuter Ankunft am Bahnhof steigen wir in den „Centrumpendel“ ein. Hier Zehn-Minuten-Takt, die Busse sind etwas voller, aber auch nicht überfüllt. Im Zentrum am Marktplatz endet die kurze Shuttle-Linie. Wir steigen aus und sehen uns nach etwas Essbarem um. Gastronomische Angebote gibt es genug. Der historische Stadtkern ist sehenswert und betriebsam. Nachmittags ist ein Musikfest – man hat den Eindruck, dass hier immer was los ist.

Wir wussten bereits, dass der Nulltarif unter anderem durch Verzicht auf den Bau einer weiteren Umgehungsstraße finanziert wurde. Aber das konnte nicht alles sein. An einem der Park-and-Ride-Plätze entlang des Boulevardrings warfen wir einen Blick auf den Parkautomaten. Siehe da: Parken bis eine Stunde einen Euro, von da an zehn (nochmals: ZEHN) Euro! Das müssten sich einmal unsere autobesessenen niederrheinischen Lokalpolitiker und Einzelhändler ansehen! Vor allem aber: Es beweist, dass möglichst viele und billige Parkplätze nicht unbedingt die Attraktivität einer Stadt fördern. Hasselt ist eine lebendige Stadt, es stehen nur wenige Läden leer, es sind viele Menschen unterwegs. Im Vergleich dazu wirkt z.B. das auto-orientierte Krefeld wie eine Geisterstadt, in der die Phantasie von Politik und Verwaltung nicht ausreicht, sich Alternativen vorzustellen.

Die elf „H“-Buslinien haben wir nicht mehr Probe gefahren. Laut Fahrplan

herrscht hier samstags ein Halbstundentakt und wochentags ein 15-Minuten-Takt, der allerdings in der Schwachlastzeit auf 30 Minuten reduziert ist. Für eine kleinere Stadt noch akzeptabel. Allerdings verkehren diese Linien fast alle nur bis 20 Uhr, danach wird noch bis ca. 23 Uhr eine Abendlinie angeboten. Da könnte es doch etwas mehr sein.

Nach einer Kaffeepause ging es dann am späten Nachmittag mit der nicht zum Nulltarif zählenden „De Lijn“-Linie 20A nach Maastricht. Diese Busse fahren im Stundentakt. Anschluss gibt es von Maastricht aus mit der Hermes-Linie 420 nach Aachen. Probleme: keine.

Fazit: Der kommunale Nulltarif in Hasselt ist überwiegend positiv zu bewerten. Lobenswert ist die Einbettung in ein alternatives Verkehrskonzept. Schwachpunkte gibt es bei der Information – besonders für ausländische Touristen – und beim Abendverkehr. Hierzulande wäre es wünschenswert, wenn auf kommunaler Ebene statt „frei parken“ und immer neuer teurer Schnellstraßen ebenfalls ein preislich günstigerer oder sogar kostenloser ÖPNV angeboten würde.

Werner Köhler

Pressemitteilung des Landesverbandes: Metrorapid auch von Regionalräten abgelehnt

15.7.2002: Folgende Pressemitteilung von PRO BAHN NRW e.V. zu den Entscheidungen der Regionalräte gegen den Metrorapid:

PRO BAHN: Entscheidungen der Regionalräte gegen den Metrorapid respektieren

Nachdem sich am Donnerstag und am Freitag die Regionalräte der Regierungsbezirke Düsseldorf und Arnsberg mehrheitlich gegen die Eintragung der Metrorapid-Trasse in die Gebietsentwicklungspläne ausgesprochen haben, folgte ihnen heute auch der Regionalrat Münster.

Diese Entscheidungen werden vom Fahrgastverband PRO BAHN ausdrücklich begrüßt. Metrorapid-Experte Lothar Ebberts dazu: "Die Regionalräte haben mit ihren Entscheidungen gezeigt, dass die erheblichen Risiken,

die mit dem Bau der Magnetschwebebahn in NRW auch aus regionalplanerischer Sicht verbunden sind, nicht bedenkenlos übergangen werden können."

Daher, so Ebberts weiter, solle die Landesregierung nicht den Vorwurf "sachfremder Erwägungen" gegenüber den Regionalräten erheben und ihnen die "politische Beurteilungskompetenz" absprechen. "Besser wäre es, das eindeutige Votum aus den Regionen gegen den Metrorapid endlich zu respektieren", so Ebberts. "Noch ist es Zeit, die Planungen in einer frühen Phase zu stoppen, bevor weiteres Geld in ein Projekt fließt, das zum Scheitern verurteilt ist."

Oliver Stieglitz LV NRW

Neubaustrecke Köln - Frankfurt

Interessante Fakten zur Neubaustrecke Köln Frankfurt

Ab 1.8.2002 wird ein Shuttleverkehr Köln Hbf. – Frankfurt Hbf. auf der Neubaustrecke eingerichtet. Fahrzeit zwischen Köln Hbf. und Frankfurt Flughafen genau 60 Minuten. Zuerst im 2 Stundentakt. Ab 16.9.2002 dann im Stundentakt, bevor dann am 15.12. die Vollinbetriebnahme ist. Dazu einige Fakten:

- Es wird ein fixer Zuschlag von 12€ erhoben, der wohl nicht rabattfähig (z.B.: mit BahnCard) ist und in der 1. und 2. Klasse gilt und ist unabhängig von der Gesamtreisestrecke. Zusätzlich

kommt eine Reservierungspflicht von 2,60 €. Für Netz- und Streckenzeitkarten kein Shuttle-Aufpreis notwendig ist.

- Nach dem Fahrplanwechsel werden 54 ICE 3-Züge eingesetzt (Anm.: das entspricht dem derzeitigen Fahrzeugbestand der DB).
- 13 weitere ICE 3-Züge sind bestellt, die Auslieferung beginnt Ende 2004 und ist 2005 abgeschlossen.
- Die Fahrzeit zwischen Köln Hbf und Frankfurt Hbf beträgt ab De-

zember über die schnellsten Linien 70 Minuten (statt bisher 2:15 h), zwischen Köln Hbf und Frankfurt/Flughafen 55 Minuten. Interessant ist folgender Satz: "Noch kürzere Fahrzeiten wären möglich gewesen. Sie hätten jedoch wegen der starken Belastungen der Knoten Köln und Frankfurt einen unverhältnismäßig hohen betriebstechnischen Aufwand erfordert - ohne einen spürbaren Effekt auf die Fahrgastzahlen zu haben".

- Im Rahmen des Shuttle-Verkehrs beträgt die Fahrzeit zwischen beiden Hauptbahnhöfen 76 min
- der Flughafen Köln/Bonn wird ab 2004 bedient (nach Fertigstellung der Flughafenanbindung)
- in den folgenden Monaten wird die Sitzplatzkapazität der ICE 3-Züge sukzessive erhöht. Marktuntersuchungen zeigen, dass die künftigen Anteile von 78 % in der 2. Klasse und 22 % in der

1. Klasse der Nachfrage gerechter werden.

- der dritte 1. Klasse-Wagen wird zum 2. Klasse Wagen umgebaut
- in der 2. Klasse wird der Sitzabstand von 971 auf 920 mm verringert, um zusätzliche Sitzplätze aufnehmen zu können. Die DB betont, dass der neue Sitzabstand damit identisch mit dem anderer europäischer Bahnen (z.B. SBB, SNCF) ist, aber immer noch deutlich größer als in der Economy-Class im Luftverkehr (790 bis 850 mm).
- Nach dem Umbau wird der ICE über 98 Plätze 1. Klasse (ist: 141* bzw. 136**) und 342 Plätze 2. Klasse (ist: 250* bzw. 244**) verfügen.

*) ET 403 (Einsystem)

**) ET 406 (Mehrsystem)

Neue Inneneinrichtungen im IC und Nahverkehr

Nachdem die Bahn fast alle IC-Wagen in eine ICE-ähnliche Außenlackierung gebracht hat, soll die dabei vergessene Inneneinrichtung jetzt auch auf einen neuen Stand gebracht werden. Ich habe jetzt erstmalig einen 1. Klasse-Großraumwagen gesehen, der eine vollkommen veränderte Einrichtung hatte. Es waren immer 4er- und 2er-Plätze mit Tisch nebeneinander angeordnet. Aber in abwechselnder Folge, so dass der Gang einen Zickzack-Kurs durch den Wagen machte. Auf der einen Seite entstand dadurch wieder eine Art Abteilcharakter, andererseits aber war es nicht so einfach, mit ei-

nem größeren Koffer sich dort durchzuschlängeln. An den Wagenenden waren, außerhalb des Großraums, großzügige Gepäckfächer angeordnet. Das ganze wirkte sehr angenehm.

Ebenso wird für den Umbau der Silberlinge ein neues Design verwendet. Sehr modern, fast wie im ICE3, mit viel Glas, weißen Flächen und Sitzen wie in den neuen Doppelstockwagen. Leider nur keine Klimaanlage. Ich finde, das Design von allen bisherigen das gelungenste. In der 1. Klasse hat man schon fast das Gefühl in einem Fernverkehrszug zu sitzen. Roland Stahl

Kurz gemeldet

Bahnfahren billiger

Berlin (dpa)

Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat sich dafür ausgesprochen, Bahnfahren billiger zu machen und dazu die Steuer auf Bahntickets zu senken. Er könne sich vorstellen, dass künftig die Bahn auch im Fernverkehr nur den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent zahlen müsse, sagte der Grünen-Politiker in Berlin. Nach Angaben der Allianz Pro Schiene würden längere Bahnfahrten durch eine Halbierung der Mehrwertsteuer im Grundpreis etwa zehn Prozent billiger.

SkyTrain in Betrieb

...oder auch nicht. Seit dem 1.7.2002 ist der SkyTrain zwischen Düsseldorf Flughafen Fernbahnhof und den Terminals in Betrieb. Nach über einem Jahr störungsfreiem Test ist die Hängebahn endlich in Betrieb gegangen. Scheinbar war der Test nicht ausreichend und schon in der 3. Woche war Betriebspause. Vrsl. bis 25.8.02

Zug-Informationstafel

Nachdem Ende 2001 die neuen Zugzielanzeige auf den Bahnsteigen in Mönchengladbach Hbf. installiert wurden, ist im Juli auch eine Übersichtstafel im Eingang des Personentunnels angebracht worden. Ganz langsam wird der Hauptbahnhof Mönchengladbach aufgewertet. Wenn es in der Geschwindigkeit weitergeht, können wir schon in Kürze (so Ende 2010) mit einem renovierten und in neuem Glanze erstahlenden Bahnhof rechnen.

Entwurf Regionalisierungsgesetz

unter folgender Adresse ist der Entwurf des Regionalisierungsgesetzes NRW zu finden:

<http://home.landtag.nrw.de/mdl/peter.eichenseher/m.htm>

Das Gesetz wird im Herbst 2002 beraten und soll zum 1.1.2003 in Kraft treten.

Impressum

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 6x jährlich

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: 25. Juli 2002

Nächste Ausgabe: Ende September 2002

Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Susanne Starke-Perschke, Adresse siehe oben

Einsendeschluss: 10. September 2002



Einladung zur

2. Regionalversammlung

Sehr geehrte PRO BAHN-Mitglieder im Regionalverband Niederrhein!

Auf diesem Wege laden wir Sie herzlich zur

PRO BAHN-Regionalversammlung Niederrhein 2002.

am: Samstag, 28. September 2002, 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 | Anträge |
| TOP 10 | Schwerpunkte 2002/2003 |
| TOP 11 | Verschiedenes |

Als Veranstaltungsende wird 18.00 Uhr angestrebt.

Anträge können schriftlich beim Vorstand bis zum 15. September 2002 gestellt werden.

Eingegangene Anträge sind bei der Geschäftsstelle gegen Rückporto erhältlich.

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).

Im Lokal kann man in gutem Preis/Leistungslevel speisen und trinken.

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen!

Für den Vorstand

Roland Stahl
Schriftführer

Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach; ☎ 02161/650914

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

August 2002			
Mi 14.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 22.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5
Mi 28.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1 Treff kann entfallen. Info bei J. Meyer	3
Mi 11.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 19.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5
Mi 25.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Sa 28.	15:00	2. Regionalversammlung Jahresversammlung 2002 Cafe Museum in Duisburg	
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 17.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5
Mi 23.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Vorstand			
Sa 28.9.	13:00	vor Regionalversammlung Cafe Museum in Duisburg	
Regionalversammlung			
Sa 28.9.	15:00	2. Regionalversammlung Jahresversammlung 2002 Cafe Museum in Duisburg Siehe Einladung Seite 11	
Land und Bund			
Sa., 7.9..	Landesausschuss, Essen		
Sa., 14.9.	Bundesausschuss		
Terminplan gültig vom 16. Juli bis zum 31. Oktober 2002.			
September 2002			
Do 05.	19.00	Moers, „King Du“, vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Sa 07.	15.15	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	1
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber d. Bahnhof	4
Mi 09.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 10.	19.00	Moers, „King Du“, vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Oktober			
Sa 05.	15.15	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	1
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber d. Bahnhof	4
Mi 09.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 10.	19.00	Moers, „King Du“, vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2