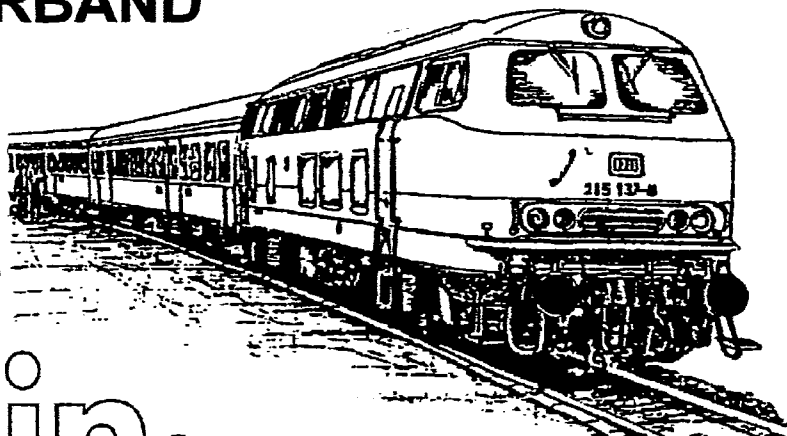


# PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

Geschäftsstelle  
Finkenstr. 5, 47057 Duisburg  
Tel. 0203 / 35 60 82, Fax 0203 / 37 25 60



## niederrhein

15. Jahrgang

## info

Nr.4 / August 2000

### Inhalt

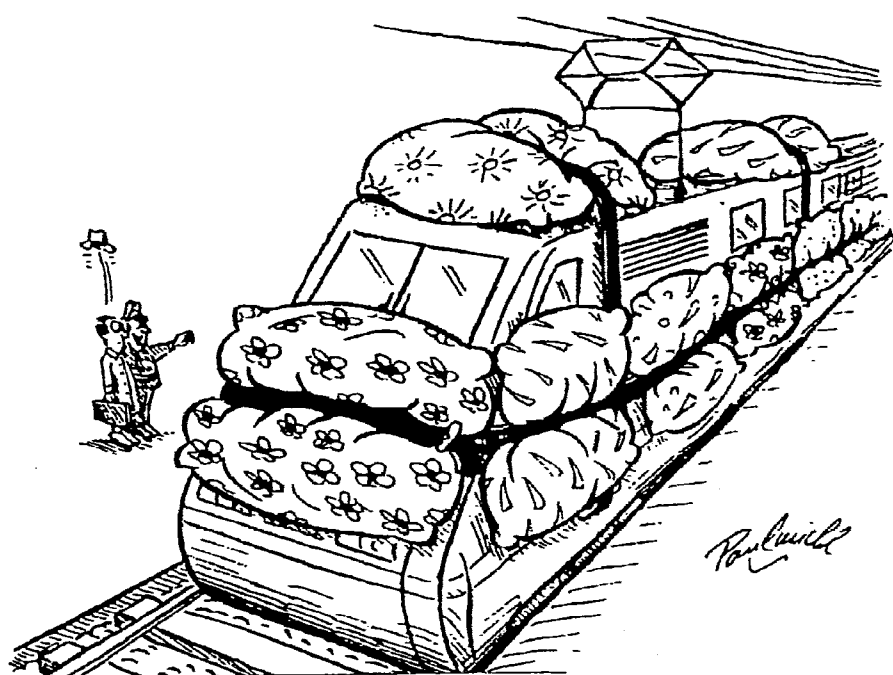
Schwerpunkt-  
thema . . . . . 2  
Ausschreibung  
im Personen-  
verkehr . . . . . 2  
Kommentar . . . 5  
Die Meinung . . 7

Regional-  
versammlung  
Vorankündigung 9

BahnCard-  
Ermäßigung nur  
noch 25% ? . . . . 3

Kurz gemeldet . . 9  
Termine . . . . . 12

Impressum . . . . . 6



Paulmichl, Münchner Merkur 11.3.99

### Die Bahn – gut gepolstert in den Wettbewerb?

Editorial: Diesmal haben wir viel Zündstoff geliefert: Ausschreibungen im Nahverkehr und ein Diskussionsaufruf zur BahnCard – wir hoffen, daß Sie uns Ihre Meinung schreiben!

## Ausschreibung im Personenverkehr

Ende Juli ging es durch die Presse: Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat einen Vorschlag für eine EU-Verordnung zur Ausschreibung im Öffentlichen Personenverkehr vorgelegt. Die Reaktionen reichten von großem Lob bis zu wütender Ablehnung. Da das Thema »Ausschreibung im Personenverkehr« alle PRO-BAHNER direkt betrifft, haben wir uns diesen Vorschlag einmal genauer angesehen und geben hier die wesentlichen Bestimmungen in Auszügen wieder.

Der vollständige Text ist (in inoffizieller Übersetzung) im Internet einzusehen unter <http://www.dstgb.de/public/neu/neu000816.htm> (pdf-File) und unter [http://www.vdv.de/vdvappl/reg\\_d.doc](http://www.vdv.de/vdvappl/reg_d.doc) (Word-Dokument)

Dem Text der künftigen Verordnung ist eine Begründung vorangestellt. Deren Punkte 1 und 2 stellen die jetzige Rechtslage dar. Punkt 3.1 gibt unter der Überschrift »Grundsätze der Reform« die Ziele der Reform an:

- »— ein besseres Preis/Leistungs-Verhältnis und eine bessere Qualität der Dienste im öffentlichen Verkehr,
- sicherstellen, daß Betreiber, die von ihrem Niederlassungsrecht Gebrauch machen [d.h. Betreiber

aus ganz Europa; Red.], eine echte Chance haben, durch faire, offene und nichtdiskriminierende Verfahren für die Gewährung eines finanziellen Ausgleichs und ausschließlicher Rechte Zugang zum Markt zu erhalten;

- die wichtigsten Aspekte der in den verschiedenen Mitgliedstaaten entwickelten wettbewerbsorientierten Verfahren harmonisieren;
- die Rechtssicherheit hinsichtlich der Rechte und Pflichten von Betreibern und Behörden in bezug auf die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen und ausschließliche Rechte erhöhen, soweit sie den öffentlichen Verkehr betreffen.«

Der Verordnungstext selbst legt zunächst den Geltungsbereich fest, nämlich »den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen«. »Durch die Verordnung wird der Grundsatz eingeführt und bestätigt, daß die zuständigen Behörden berechnete gemeinwirtschaftliche Ziele in der Regel im Rahmen des kontrollierten Wettbewerbs verfolgen sollten. «

Artikel 2 grenzt die VO gegenüber anderen Rechten ab, und Art. 3 enthält Begriffsbestimmungen. Art. 4 legt dann Mindestanforderungen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge fest:

- a) Verbraucherschutzfaktoren einschließlich der Zugänglichkeit der Dienste hinsichtlich ihrer Häufigkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie den Umfang des Streckennetzes und die bereitgestellten Fahrgastinformationen;
- b) die Höhe der Tarife für verschiedene Gruppen von Nutzern und potentiellen Nutzern und die Tariftransparenz;
- c) die Integration verschiedener Verkehrsdienste, einschließlich der Integration der Information, Fahrausweise, Fahrpläne und Verbraucherrechte sowie der Umsteigemöglichkeiten;
- d) die Zugänglichkeit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen;
- e) die Umweltfaktoren, unter anderem lokale, nationale und internationale Normen für Emissionen von Luftschadstoffen, Lärm und Treibhausgasen;
- f) die ausgewogene Entwicklung der Regionen;
- g) die Beförderungsbedürfnisse der Menschen in weniger dicht bevölkerten Regionen;
- h) die Gesundheit und Sicherheit der Fahrgäste;

- i) die Qualifikation des Personals;
- j) die Art, in der Beschwerden bearbeitet und Streitigkeiten zwischen Fahrgästen und Betreibern beigelegt werden sowie ein Ausgleich für Mängel des Dienstes geleistet wird. «

Artikel 5 legt fest, wann ein gemeinschaftlicher Vertrag geschlossen wird, Artikel 6 bestimmt, daß diese Verträge in der Regel per Ausschreibung zu vergeben sind und in der Regel befristet sind. Ausnahmen von der Befristung sind nur möglich, wenn der Betreiber verpflichtet wird, spezifische Investitionen zu tätigen und sich diese Investitionen nach 5 Jahren noch nicht amortisiert haben.

Die Artikel 7 und 8 legen die Ausnahmen von der allgemeinen Pflicht zur Ausschreibung fest:

»Die zuständigen Behörden können im Einzelfall ... entscheiden, gemeinschaftliche Verträge für Eisenbahn-, Metro- oder Stadtbahnverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn nationale oder internationale Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr nicht anders gewährleistet werden können ..., [oder] wenn eine andere Lösung zusätzliche Kosten für die Koordinierung zwischen dem Betreiber und dem Verwalter der Infrastruktur mit sich bringen würde ... Die zuständigen Behörden ... veröffentlichen Nachweise und Untersuchungen [die dies belegen].«

Wenn ein Betreiber, für den das obige gilt, nun auch noch zusätzlich Busdienste anbietet, müssen auch diese Busdienste nicht ausgeschrieben werden, sondern können direkt vergeben werden.

Außerdem können Aufträge direkt vergeben werden, wenn sie geringer sind als € 400.000 pro Jahr für eine Vergabeeinheit oder € 800.000 pro Jahr für alle Vergabeeinheiten einer Behörde zusammen. Das willkürliche Aufsplitten zum Zweck der Ausschreibungsvermeidung ist verboten.

Weiter heißt es:

»Schlägt ein Betreiber eine Initiative vor, durch die in einem bestimmten Bereich ein völlig neuer Dienst eingerichtet wird, kann die zuständige Behörde diesem Betreiber das ausschließliche Recht zur Erbringung dieses neuen Dienstes direkt gewähren, sofern für diesen Dienst kein finanzieller Ausgleich im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Vertrags vorgesehen ist.«

Artikel 8: »Eine zuständige Behörde kann einen gemeinwirtschaftlichen Vertrag für einen Verkehrsdienst, der auf eine einzelne Strecke beschränkt ist ..., ohne Ausschreibung vergeben, sofern

- a) eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht wurde; und

- b) die Behörde durch Vergleich der Qualität der daraufhin eingegangenen Vorschläge den Betreiber oder die Betreiber mit der besten Dienstleistung für die Öffentlichkeit ausgewählt hat. «

In Artikel 9 werden verschiedene Schutzmaßnahmen gegen die Monopolstellung einzelner Betreiber aufgelistet, z.B. kann die Behörde einen Betreiber verpflichten, Unteraufträge zu vergeben.

Artikel 14 regelt, daß es Rechtsmittel geben muß, die »Betreiber und andere Beteiligte« gegen Entscheidungen bei der Ausschreibung und Vergabe einlegen können.

Als Übergangsfrist werden drei Jahre genannt. Einzige Ausnahme: »Ist ein Betreiber zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung aufgrund eines gemeinwirtschaftlichen Vertrags verpflichtet, Investitionen in Schieneninfrastruktur zu tätigen, und beträgt die Amortisationsdauer für diese Schieneninfrastruktur noch mehr als drei Jahre, so kann die zuständige Behörde die ... Übergangsfrist ... um bis zu drei Jahre verlängern.«

*Zusammengestellt von  
Susanne Starke-Perschke*

## Fahrgastinteressen werden berücksichtigt – und die Bahn kriegt ein Hintertürchen

Der Entwurf der EU-Verordnung schreibt fest, daß bei der Ausschreibung und Vergabe von Aufträgen nicht nur (noch nicht einmal in erster Linie) auf das billigste Angebot zu achten ist. Vielmehr werden Verbraucherschutzfaktoren wie Zugänglichkeit, Häufigkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Umfang des Streckennetzes und Fahrgastinformation an erster Stelle genannt. Auch die Höhe der Tarife ist ein wesentliches Argument! Das habe ich mir schon ganz lange gewünscht: Wettbewerb auch über den Preis. PRO BAHN als Fahrgastverband und Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft der Verbraucherverbände (AgV) kann sich da nur freuen, finde ich.

Daß die Beschäftigten dabei nicht vergessen werden, dafür sorgt der Punkt »Qualifikation des Personals«.

Auch daß der Regelung von Beschwerden und Streitigkeiten ein so hoher Stellenwert beigemessen wird, sei uns hoch willkommen. An dieser Stelle wird die DB Regio Rhein Ruhr eher schlechte Karten haben, denn in dieser Disziplin ist sie nicht Weltmeister. Darüber werden wir in einem der nächsten Niederrhein-Infos berichten.

Als sehr wichtig sehe ich auch den Punkt »ausgewogene Entwicklung der Regionen« und »Beförderungsbedürf-

nisse der Menschen in weniger dicht bevölkerten Regionen« an. Das betrifft ja weite Teile unseres Regionalverbands.

Und hier ist nun einmal festgeschrieben, daß die Zweckverbände bei der Ausschreibung auch auf die Entwicklung der Regionen und auf die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bewohner eingehen müssen. Es wird also künftig nicht möglich sein, ganze Regionen einfach nicht zu bedienen – eine Tendenz, die wir leider immer häufiger feststellen müssen. PRO BAHN als Verbraucherschutzverband kann in Zukunft die Politiker anhand dieser EU-Verordnung in die Pflicht nehmen.

Die Einschränkungen in der allgemeinen Pflicht zur Ausschreibung sind es, die mir Sorgen machen. Nun können wir zunächst einmal feststellen, daß die reinen Bus- und Schifffahrtslinien in jedem Fall ausgeschrieben werden müssen. Hier gilt auch restriktiv die kurze Übergangsfrist von drei Jahren.

Ausnahmen gibt es nur für die Schiene. Die internationalen Sicherheitsstandards würden sicher von allen heute aktiven öffentlichen und privaten Betreibern eingehalten werden – aber die »zusätzlichen Kosten für die Koordination« zwischen Betreiber und Ver-

walter der Infrastruktur, die sind das Hintertürchen, über das die DB immer wieder überall reinkommen kann.

Denn es wird der DB Netz sicher nicht schwerfallen nachzuweisen, daß sie mit der DB Regio billiger kooperieren kann als mit jedem anderen potentiellen Betreiber! Schon heute gibt es ja die »Gestaltungsspielräume«, die erlauben, daß private Bahngesellschaften viel mehr für die Trasse zahlen müssen als die DB-Töchter (s. dazu auch S. 7).

Ich finde diese Regelung äußerst bedauerlich. Die Vergaberichtlinien sehen wirklich einmal einen Wettbewerb im Interesse der Verbraucher vor (und auch die Interessen der Beschäftigten werden berücksichtigt). Dabei könnte also viel rauskommen, und deutsche

Verkehrsunternehmen müßten sich wirklich einmal Gedanken um ihre Fahrgäste machen, wenn sie Aufträge bekommen wollten – nur leider gibt es da wieder ein großes Verkehrsunternehmen, das an diesem Wettbewerb überhaupt nicht teilnehmen muß!

Aber wir sollten nicht die Hoffnung aufgeben: Die Grundlagen für eine Vergabe ohne Ausschreibung müssen ja schließlich veröffentlicht werden. Hier ist PRO BAHN gefordert: Prüfen wir die angegebenen Gründe auf Herz und Nieren, und nutzen wir die Möglichkeit des Rechtswegs!

*Susanne Starke-Perschke,  
Vorsitzende der Pro-Bahn-Bezirks-  
gruppe Duisburg*

## 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](mailto:NiedInfo@aol.com)

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

**Redaktionsschluß dieser Ausgabe:** 23. August 2000

**Nächste reguläre Ausgabe:** Mitte Oktober 2000

**Beiträge** sind uns immer willkommen! Adresse s. oben

**Einsendeschluß:** 1. Oktober 2000

## Der Wettbewerb muß her

### Gleiches Recht für alle?

Die Deutsche Bahn diskriminiert nach Einschätzung des Bundeskartellamtes private Verkehrsgesellschaften. »Die derzeitigen Trassenpreise der DB sind nicht akzeptabel«, stellte Kartellamtspräsident Ulf Böge fest; die Bahn bevorzuge bei der Vermietung der Trassen ihre Nahverkehrsgesellschaft DB Regio, die einen großen Rabatt bekomme. Die kleinen Privatbahnen müssten im Vergleich zur DB Regio eine deutlich höhere Trassenmiete bezahlen und seien deshalb benachteiligt.

Wenn die Bahn kein diskriminierungsfreies System vorlege, werde das Bundeskartellamt die jetzige Regelung untersagen, betonte Böge. Dies berichtete die Nachrichtenagentur AP am 3.8.2000.

### Wem gehört das Netz?

Am 25.08. berichteten diverse Agenturen, daß eine Expertenkommission unter der Leitung des früheren Bahn-Vorstandsmitglieds Wilhelm Pällmann empfohlen hat, das Netz aus der DB AG auszugliedern und in staatliche Hand (zurück) zu geben. Der verkehrspolitische Sprecher von BÜNDNIS 90 / GRÜNE Albert Schmidt – seinerseits

Aufsichtsratsmitglied der DB AG – hat die Empfehlung der Pällmann-Kommission nachhaltig begrüßt.

Bahnchef Mehdorn und Bundesverkehrsminister Klimmt indes haben, ohne Einzelheiten zu kennen, diesen Vorschlag (er soll dem Minister am 5. September übergeben werden) einhellig zurückgewiesen. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt?

### Ausschreiben ist möglich

Tatsache ist, daß derzeit seitens der EU die rechtlichen Voraussetzungen für europaweite Ausschreibungen im Personenverkehr geschaffen werden und damit die Möglichkeit gegeben sein wird, Projekte an konkurrierende Anbieter zu vergeben (siehe S. 2-4 dieses Infos). Dies wird in aller Regel den Kunden zugute kommen, da die Besteller von Verkehrsleistungen einen Einfluß darauf haben, zu welchem Preis was angeboten wird, und somit Verhandlungsspielraum gegeben ist.

Wichtig aus Fahrgastsicht wird sein, daß künftig nicht nur der billigste Anbieter den Zuschlag bekommt, sondern daß neben Qualität in der Leistung feste soziale Standards seitens der Bewerber ausschlaggebend für die Auswahl sind und somit im Personenverkehrs-

Angebot kein Billiglohn-Wildwuchs entsteht. Als Fahrgastverband sollten wir uns in die Diskussion um Qualitätsstandards sachkundig einschalten, und das ist mit Sachkompetenz und ein wenig politischem Geschick auch möglich und erfolgversprechend.

## Qualität und Wettbewerb

Warum aber seitens PRO BAHN der Ruf nach Wettbewerb, nach öffentlichen Ausschreibungen?

Seit Jahren erleben wir speziell in unserer Region eine Kette von Schlechtleistungen, die trotz dringender Mahnungen gerade von unserer Seite nicht abgestellt werden: Triebfahrzeugschäden, unpünktliche und schmutzige Züge, verspätete oder überhaupt keine Informationen auf den Bahnhöfen über Zugverspätungen und eventuelle Alternativen, Schaffner, die lieber im Steuerwagen sitzen als lästige Fahrkartenkontrollen durchzuführen, mangelhafte Anschlußsicherung und Mißachtung der Vernetzungs-Idee des ITF – all das gehört schon zum festen Markenzeichen der DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH und ist auch schon vom VRR wiederholt bemängelt worden, aber ohne nachhaltigen Erfolg.

Als Kontrast dazu haben Gesellschaften wie die Regiobahn, die Rurtalbahn oder die Albtalbahn, um nur drei prominente Beispiele zu nennen, gezeigt, wie man mit Kreativität und

Phantasie ein konsequent kundenorientiertes Angebot entwickeln und damit auch schwarze Zahlen schreiben kann; auch staatliche Bahnen wie die SBB oder die niederländischen Staatsbahnen zeigen, wie man zu bezahlbaren Preisen ein leistungsfähiges Angebot zur Verfügung stellen kann. Nur wir Kunden im Ballungsraum Rhein-Ruhr sollen weiter in dreckigen und unpünktlichen Silberlingen zu teuren Preisen reisen?

Nein! Die DB AG samt ihren Tochtergesellschaften hatte Zeit genug, ihre Mißstände abzustellen und dafür zu sorgen, daß der SPNV in Deutschland nicht länger auf dem Niveau einer Bananenrepublik bleibt.

## Wettbewerb jetzt!

Für neue Projekte in unserer Region, aber auch darüber hinaus, muß privaten und ausländischen Anbietern eine faire Chance eingeräumt werden. Nur so ist die Aussicht auf dauerhafte Qualitätsverbesserung zu bezahlbaren Preisen realistisch. Und dafür muß der Bereich Netz aus der DB AG ausgegliedert werden; dies hat der Bundesvorsitzende von PRO BAHN, Karl-Peter Naumann, schon am 6.10.1999 anlässlich des schweren Eisenbahnunglücks im Londoner Bahnhof Paddington gefordert.

Wir brauchen den fairen und kundenorientierten Wettbewerb. Und zwar jetzt.

*Ekkehard Starke*



## Vorankündigung

Der Streit um den Eisernen Rhein wogt hin und her. Die einen fürchten Tag und Nacht Lärmbelästigung, die anderen freuen sich schon auf weniger Laster auf unseren Straßen.

### Und was bringt uns Fahrgästen der Eiserne Rhein?

Dieser Frage will die

### 3. Regionalversammlung dieses Jahres

nachgehen. Sie wird im November in Mönchengladbach stattfinden. Ob am 4. oder am 11. November, das wird noch geklärt. Und auch der genaue Veranstaltungsort und die Anfangszeit werden noch bekanntgegeben. Also:

**4. und 11. November** vormerken, und aufs nächste Niederrhein-Info warten! Da steht dann nämlich alles drin: Was, wann, wo und warum!

## BahnCard-Ermäßigung nur noch 25% ?

Hier sind wir alle zur Meinungsbildung aufgerufen. Deshalb stellen wir dies Thema hier zur Diskussion. Schreiben Sie uns (Adresse im Impressum) oder an: [ProBahnStarke@aol.com](mailto:ProBahnStarke@aol.com)

Seit einigen Wochen findet auf der bundesweiten mailing list von PRO BAHN eine intensive Diskussion über das neue Tarifsysteem der DB AG statt, über das allerdings noch keine näheren Einzelheiten bekannt sind. Knackpunkt ist jedoch, daß es Pläne gibt, auf die BahnCard nur noch einen Rabatt von 25% und nicht mehr von 50% zu

gewähren; kompensiert werden soll dies mit einem sog. »Frühbucher-Rabatt«, d.h. man reserviert bereits frühzeitig konkrete Züge, mit denen man reisen möchte, und bekommt dafür eine Ermäßigung. – Aus meiner Sicht ist diese »Tarifreform« nicht akzeptabel, und zwar aus zwei Gründen:  
1. Eine Senkung der Ermäßigung von

50 auf 25% bedeutet faktisch eine Preiserhöhung von 50%, und das bei fortgesetzten Schlechtleistungen der DB AG.

2. Solange die Züge der DB AG einen so hohen Grad an Unpünktlichkeit haben, ist die Festbuchung bestimmter Züge mindestens für Umsteiger ein nicht kalkulierbares Risiko und wird in der Praxis speziell in verkehrsdichten Zeiten zu einem fürchterlichen Chaos führen.

Man stelle sich nur einmal das folgende Szenario vor: Der Bundesverkehrsminister plant, die Ausgaben für Autofahrer drastisch zu erhöhen, und zwar ohne Gegenleistungen, sagen wir, durch eine Spritpreiserhöhung von 50%. Wer heute schon sagt, wieviel Sprit er Monate später wo tankt, bekommt Rabatte, aber die Mehrzahl der Autofahrer wird abgezockt. Nun stellen wir uns weiter vor, dieser Plan würde bekannt, und der ADAC würde im Vorfeld Gesprächsbereitschaft signalisieren und eine Zustimmung zu diesen Plänen nicht ausschließen, da man ja nicht den Staat ruinieren dürfe. Welche Austrittswelle wäre da die Folge! Und wir sollen diejenigen sein, die hier noch abnicken?

Nein, die DB soll durch Verbesserung ihrer Leistungen neue Kunden gewinnen und damit ihre Umsätze steigern, und nicht durch Abschöpfen ihrer treuen Stammkunden. Man sägt nicht den Ast ab, auf dem man sitzt.

Und wir sollten hart bleiben und

deutlich machen, daß eine BC 25 vielleicht eine Alternative neben einer BC 50 sein kann, aber kein Ersatz. Diese Erwartung habe ich auch an den Bundesvorstand. Die BahnCard muß billiger werden und der Aufpreis für die 1. Klasse entfallen, da man da ohnehin mehr zahlt. Die 220 Schweizer Franken für das Halbtax-Abo für 2 Jahre können auch für uns Richtschnur sein, und die SBB schreibt schwarze Zahlen!

PRO BAHN hat in den letzten Jahren an vielen Orten hervorragende Arbeit geleistet. Dennoch haben wir in vielen Bezirksgruppen kaum Mitglieder und können denen auch nichts bieten. Wenn jetzt die BC 50 entfällt, wird das zu einem weiteren Aderlaß und Motivationsverlust führen, den wir uns schlicht nicht leisten können. Und wenn dann vielleicht die BC 50 durch Aktionen der Politik (oder eine »Bürgeraktion« der BILD-Zeitung!) wieder eingeführt wird, stehen wir als die Deppen da.

Wir vertreten Fahrgastinteressen und nicht die Sanierung der Bahn. Wenn die DB AG zu den jetzigen Fahrpreisen ihre Leistungen nicht erbringen kann, werden das viele private Betreiber, aber auch die Headquarters in der Schweiz, den Niederlanden, Frankreich und Dänemark gerne hören. Und Nutznießer eines echten Wettbewerbs könnten endlich einmal die Kunden sein!

*Ekkehard Starke*

Wir schreiben das Jahr 2000 n. Chr.. Ganz NRW hat das Schöne-Wochenende-Ticket in Verkehrsverbänden akzeptiert. Ganz NRW? Nein, ein kleiner aufrechter Stamm im Nordwesten ist stark geblieben. Hier gibt man sich noch nicht geschlagen, hier werden die Bastionen tapfer verteidigt. Unser Held heißt NVN, und er fürchtet nur eins: Daß ihm morgen der Himmel auf den Kopf fällt.  
 (Für alle, deren Asterix-Lektüre schon länger her ist: Der NVN akzeptiert das Schöne-Wochenende-Ticket nicht auf Verbundstrecken – anders, als die Pressemeldung des NRW-Verkehrsministeriums behauptet, die wir in der Ausgabe 3/2000 abgedruckt hatten.)

**Stillegungsverfahren** für die Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen  
 Wie die Rheinische Post am 6.7. berichtet, hat die Bezirksregierung auf Antrag der Deutschen Eisenbahngesellschaft hier das Stillegungsverfahren eingeleitet.  
 Schade, denn man hatte gehofft, die private Rhein-Sieg-Eisenbahn könnte hier den Betrieb aufnehmen.

Unser Bundesverkehrsminister zeigt sich spendabel: Bei einem Besuch in Düsseldorf am 17. August hat er 184 Mio. DM zusätzlich zugesagt – leider wird diese stolze Summe nicht der Bahn in der Region, sondern dem Straßenbau zugute kommen.

**Exkursion nach Ostwestfalen:**  
 Lothar Ebberts bietet in lockerer Folge Exkursionen unter fachkundiger Leitung an. Am 30. September soll es nach Bielefeld gehen. Besichtigt werden u.a.: neue Stadtbahnstrecke zur Bielefelder Universität, ein DB-Innovationszug und der »Haller Willem« – eine modernisierte Nebenstrecke und zugleich ein EXPO-Projekt.  
 Abfahrt 8.07 Uhr in Duisburg Hbf, es wird mit dem Schönes-Wochenende-Ticket gefahren.  
 Anmeldung: L. Ebberts, 0208 / 635 19 16

**Station & Service neu strukturiert**  
 In unserem Bereich gibt es seit dem 1.7. nur noch zwei Bahnhofsmanager, einen in Duisburg (zuständig für die Bereiche unserer BGs DU, Moers, Krefeld, Wesel und Goch/Kleve) und einen in Aachen, der für den Bereich der BG Mönchengladbach zuständig ist.

In Goch, Kleve und weiteren Bahnhöfen an der Strecke werden **Fahrkartenautomaten** aufgestellt. Heißt das, daß auch hier bald die Schalter schließen?

Telefonische **Fahrplanauskunft** für Busse und Bahnen in NRW jetzt auch nachts. Unter der Rufnummer 01803-3 50 40 30 kann man sich jetzt jederzeit informieren. Aus dem Festnetz fallen Gebühren von 18 Pfennig pro Minute an.

## Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

September 2000		Oktober 2000		Regionalversammlung							
Sa	15.15 02.	1	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	Mi	18.00 27.	3	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	11/	2000	Mönchengladbach, Thema: Eiserner Rhein	RV
So	10.00 03.	6	Umweltmarkt Mönchengladbach- Rheydt, Marktplatz	Do	19.00 05.	2	Moers, »King-Du« Adresse s. September	Land und Bund			
Do	19.00 07.	2	Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	Sa	15.15 07.	1	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	16.	11.45	Bundesausschuß, Kassel, Hotel »Deutscher Hof«	
Di	19.30 12.	4	Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahn- hof. Thema: Umsetzung des Koalitionsvertrags	Di	19.00 10.	4	Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof	23.	10.21	Fachkommission Tarife, Bf. Remscheid-Lennep, Vereinsheim IG Bergische Bahnen an Gleis 1	
Mi	18.00 13.	3	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	Mi	18.00 11.	3	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	23.	13.21	Landesausschuß NRW, Bf. Remscheid-Lennep, s.o.	
Di	19.00 19.	6	Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« Alter Markt	Di	19.00 17.	6	Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« Alter Markt	30.	8.07	Exkursion Ostwestfalen. Info: 0208 / 635 19 16 (s. S. 11)	
In Duisburg findet im September kein Treffen statt!		5		Do	19.00 19.	5	Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str. 21, gegenüber Kaufhof	11.	10.30	Fachkommissionstag im Verkehrs- und Umweltzentrum Essen	
				Mi	19.00 25.	3	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	22.	25.	Horber Schienentage, Horb bis Nov.	

Terminplan gültig vom 1. September 2000 bis zum  
31. Oktober 2000