

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRhein info

Nr. 4/2006

Oktober 2006 – Januar 2007

21. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



PRO BAHN-Stand auf dem Bahnhofsfest in Kaldenkirchen 13.8.2006

Inhalt:

**EIN SONNTAG AM
NIEDERRHEIN:
BAHNHOFSTEST IN
KALDENKIRCHEN
EIN AUSFLUG
ATTAC LIEFERT ARGUMENTE**

**125 JAHRE ÖPNV IN
MÖNCHENGLADBACH!
VERMISCHTES
EINLADUNG ZUR
JAHRESVERSAMMLUNG 2006
TERMINE**

EIN SONNTAG AM NIEDERRHEIN: BAHNHOFSFEST IN KALDENKIRCHEN

Von Klaus Ossmann



Lothar Ebbers bei der Podiumsdiskussion

Wie bereits im Vorfeld im NI berichtet, fand am 13. August 2006 anlässlich des 140jährigen Bestehens der Eisenbahnverbindung Möchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo im Bahnhof Kaldenkirchen ein großes Bahnhofsfest statt. Es war eingebunden in ein Stadtfest,

mit dem die frühere Stadt Kaldenkirchen (jetzt Nettetal) ihre 800jährige Erwähnung feierte.

Die Rheinische Post berichtete, dass das große Bahnhofsfest die Herzen von jungen und alten Eisenbahnliebhabern höher schlagen ließ. Vor den vielen Lokomotiven, in die die Besucher mal einen Blick riskieren durften, bildeten sich lange Schlangen. Zweifellos war das Eisenbahnfest ein Höhepunkt der Kaldenkirchener Feierlichkeiten. Das Aufgebot an alten Loks und Waggons aus dem DB-Museum Koblenz und dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein war beeindruckend. Fernsehen und professionelle Eisenbahnfotografen, bundesweit an den Niederrhein ange-reist, zeigten sich begeistert. Im Empfangsgebäude des Bahnhofs drehten kleine Züge auf Spur H0 ihre Runden, im Eisenbahner-

sportheim hatten niederländische Modellbahner ihre Modulanlagen aufgebaut. Auf der Ladestraße des Güterbahnhofs gab es eine große Fahrzeugschau. Bundeswehr, Bundespolizei, Zoll, THW, Rotes Kreuz usw. hatten Fahrzeu-

ge, Ausrüstung und sogar einen Hubschrauber ausgestellt. Eisenbahnsouvenirs wie Lokschilder, Kursbücher, alte Fahrpläne, Modellbahnzubehör rundeten das Angebot ab. Auch der Bahnpostwagen und die Führerstandsmitfahrten zum Ablaufberg verzeichneten einen großen Andrang.

Auf der großen Veranstaltungsbühne vor dem Empfangsgebäude gab es verschiedene Darbietungen und natürlich auch die obligatorische musikalische Unterhalten. An einer Podiumsdiskussion zum Thema Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs am Niederrhein nahmen neben den Landes- und Bundespolitikern, Herr Hussmann vom VRR und Lothar Ebberts von unserem Verband teil. Die Moderation wurde von der Rheinischen Post geleitet. Aber auch auf den Bahnsteigen kam die musikalische Unterhaltung nicht zu kurz. Bei der Einfahrt des Weltmeisterzuges von 1954 fehlten lediglich die Helden von Bern.

Dank der Unterstützung der Stadt Nettetal konnten wir unseren PRO BAHN – Infostand unter dem Zelt Dach der städt. Netteagentur aufbauen. Unsere Informationen fanden reges Interesse und dank des Engagements unserer aktiven Mitglieder war unser Stand auch stark besetzt. Selbst niederländischen Festbesuchern konnten wir Rede und Antwort stehen.

Bei herrlichem Sommerwetter lag die Zahl der Besucher nach Angaben des veranstaltenden Bürgervereins bei knapp 20.000. Für die Bezirksgruppe Mönchengladbach/Kreis Viersen des PRO BAHN Regionalverbandes Niederrhein war die Teilnahme am Kaldenkirchener Bahnhofsfest ein voller Erfolg.

Ein Bilderschau hat der Bürgerverein im Web unter www.bahnhofsfest-kaldenkirchen.de zur Verfügung gestellt. Auch auf unserer Homepage gibt es ein paar Bilder zum Bahnhofsfest: www.probahn-niederrhein.de

EIN AUSFLUG

Von Helmut Bongartz

Zum Tagesausflug von Pro Bahn Niederrhein e.V. am 9. September 2006:

Bei diesem Ausflug wollten wir vom Bahnhof Kaldenkirchen, wo wir mit einem Stand auf dem Bahnhofsfest vertreten waren,

auf der ehemaligen Gleistrasse durch den Kreis Viersen reisen.

Vier Mitglieder der BG6 Mönchengladbach/Kreis Viersen fuhren mit dem RE 13 um 10:25 Uhr von Mönchengladbach Hbf und einiger Minuten später vom



Bahnhof Viersen zum Bahnhof Kaldenkirchen.

Es ist kaum zu glauben, dass dieses ‚Loch‘ einmal ein internationaler Grenzbahnhof mit Schnellzughalten war.

Die Zuverlässigkeit des RE13 in zeitlicher und reinlicher Hinsicht ließ auch an diesem Samstagvormittag zu wünschen übrig.

Wir erreichten die Buslinie 093, die von einem Privatunternehmen im Auftrag des BVR durchgeführt wird. Kaldenkirchen Bahnhof ab 11.07 Uhr.

Von einem Kleinbus laut Kursbuch war keine Spur – dafür war wenigstens ein „ausgewachsener Reisebus“ zur Fahrt nach Lobberich, Dörkesplatz vorgefahren.

Nach wenigen Minuten Aufenthalt ging die Fahrt um 11:34 Uhr von Lobberich weiter in Richtung Kempen Bahnhof mit der wiederum vom einem Privatunternehmer durchgeführten Linie BVR-Linie 093.

Den Bahnhof Kempen erreichten wir vier um 12:00 Uhr. Dort besichtigten wir auf einem Stadtrundgang die Sehenswürdigkeiten der Altstadt und verbanden das mit einem Mittagessen innerhalb derselbigen.

Um 14:02 Uhr setzten wir unsere Weiterfahrt mit der SWK (Städtische Werke Krefeld) Linie 069 nach Krefeld-Hüls fort. Auch diese Verkehrsleistung erbringt ein ‚privates‘ Busunternehmen. In Hüls besichtigten wir den

‚Bahnhof‘ der Museumsbahn „Schluff“ und hier befindet sich auch das historische Depot der SWK Linie 044, welches offiziell nicht mehr benutzt wird.

Auf der Fahrt nach Krefeld Hauptbahnhof bemerkten wir, dass die Schranken an der Schluff-Trasse geschlossen waren.

Um von der außerplanmäßigen Fahrt des Schluffs, der historischen Krefelder Eisenbahn, noch wenigstens eine Rauchwolke miterleben zu können, unterbrachen wir an diesem Samstag die Fahrt mit der 044.

Na ja, wenigstens konnten wir noch eine Rauchwolke aus der Ferne nachsehen (leider).

Um 16:00 Uhr setzten wir dann unsere Heimfahrt vom Hauptbahnhof Krefeld mit der RB33 in Richtung Viersen/Mönchengladbach (Rheydt) fort.

Mit positiven Eindrücken verabschiedeten wir uns voneinander. Zusammenfassung und Auffälligkeiten: In den verkehrsmäßigen Niederungen des Kreises Viersen ist auch am Wochenende Nahverkehr möglich.

Allerdings befindet sich dieses Angebot zeitweise auf ziemlich niedrigem Niveau.

Der Busverkehr des BVR und der SWK mobil wird hier von Privatunternehmen durchgeführt. Die Betreiber scheinen es mit der Reinlichkeit in den Bussen gelegentlich nicht so genau nehmen

zu müssen (Erbrochenes bleibt ungeachtet liegen, Gestank)
 Von Krefeld-Hüls nach Krefeld-Zentrum verkehren mehrere Linien parallel auf identischen Wegstrecken. Das ist m.E. über-

flüssig, denn hier könnten meines Erachtens Kosten eingespart werden, auch wenn man dann umsteigen müsste, welches unproblematisch ist.

ATTAC LIEFERT ARGUMENTE

Der globalisierungskritische Verband attac hat auf seiner Internetseite 12 Argumente gegen die Börsengang der Deutschen Bahn AG geliefert. Diese sind durchaus lesenswert:

(1) Der Wert des Bahnbetriebs - vor allem des rollenden Materials (Loks, Waggon, Triebfahrzeuge usw.) liegt bei einem Vielfachen dessen, was beim Verkauf der Bahnverkehrsgesellschaften (DB Regio, DB Reise & Touristik, DB Railion oder Schenker) erzielt werden soll. Es sollen Milliarden Euro verschenkt werden.

(2) Alle Privatisierungsmodelle gehen davon aus, dass der Staat nach der Privatisierung ähnliche Summen für das System Schiene ausgeben muss wie vor der Privatisierung. Im Fall einer Bahnprivatisierung ist der Einfluss auf die Verwendung dieser Gelder allerdings weit geringer als heute. Also: Gleiche Staatsknete - weniger Einfluss.

(3) Alle Privatisierungsvarianten gehen davon aus, dass der Fernverkehr und der Nahverkehr im Verkehrsmarkt Marktanteile ver-

lieren. Das heißt: Auch die Betreiber der Privatisierung sagen, dass mit einem Börsengang der DB AG die Schiene weiter im Verkehrsmarkt an Boden verlieren wird.

(4) Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Luftverkehr sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Waggon, Triebfahrzeuge usw.) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden Standards von Service und Sicherheit gefährdet. Darüber hinaus führt die Trennung zu neuen Synergieverlusten.

(5) Private Investoren rechnen mit zehn und mehr Prozent Kapitalrendite - mehr als das Vierfache der aktuellen Gewinne der DB AG. Da unter den gegebenen Bedingungen relevante Steigerungen im Schienenverkehr nicht erwartet werden, können solche Renditen nur erzielt werden: durch Mehreinnahmen bei den Fahrgästen (Fahrpreiserhöhungen), durch weniger Service für die Fahrgäste, durch weniger Personal und niedrigere Arbeitsein-

kommen und durch (abgepresste) höhere Subventionen. Real wird es wohl einen Mix aus all dem geben.

(6) Private Bahnbetreiber werden sich auf diejenigen Strecken konzentrieren, die die höchste Rendite abwerfen. Sie werden im Umkehrschluss solche Strecken, die niedrige Renditen bringen, ausdünnen oder nicht mehr betreiben bzw. sie werden Bund und Länder und Kommunen zu höheren Unterstützungsleistungen erpressen, wenn auf diesen ein weiterer Betrieb aufrecht erhalten werden soll.

(7) Private Bahnbetreiber haben oft eine Verbesserung des Services mit sich. Allerdings handelt es sich bei manchen dieser erfolgreichen „privaten„ Bahngesellschaften um Betreiber, die sich ebenfalls in öffentlichem Eigentum befinden. Dezentrale Formen des öffentlichen Eigentums sind oft von Vorteil gegenüber einer zentralisierten „Staatsbahn„. Entscheidend ist, dass sich die erfolgreichen „rein privaten„ Betreiber im Personenverkehr so gut wie ausschließlich im Bereich des Nahverkehrs finden, dort wo rund 70 Prozent der entstehenden Kosten durch Steuergelder (Regionalisierungsmittel) finanziert. Es ist unternehmerisch keine Leistung, bei 70 Prozent garantierten Staatszuschüssen gewinnbringend zu wirtschaften.

Im übrigen legt es jedes vernünftige Marketing nahe, am Beginn

eines solchen Engagements „gut Wetter„ zu machen - u.a. indem im Wortsinn „Farbe in den Betrieb„ gebracht und die Züge neu lackiert oder einige Nettigkeiten (wie aushängende Zeitungen, Café im Zug usw.) geboten werden. Mittelfristig ist oft bald der Lack ab. Siehe Großbritannien: Das hierzulande öfters gelobte Unternehmen Connex (heute: Veolia) bot in Großbritannien eine derart schlechte Performance, dass die Aufsichtsbehörde es diesem Betreiber zeitweilig untersagte, an neuen Ausschreibungen für Bahnkonzessionen überhaupt teilzunehmen.

(8) Private Betreiber richten den Betrieb nach den eigenen Interessen und Bedürfnissen aus. Darunter leiden ein einheitlicher Fahrplan, einheitliche Tarife, einheitliche soziale und Sicherheitsstandards. Im Ergebnis bekommen wir einen Flickenteppich auf all diesen Ebenen. Wird aber all das „reguliert„, dann gibt es keinen Wettbewerb mehr. Doch genau dies soll ja angeblich Zweck der Übung sein.

(9) Das Kapital, das allein im Eisenbahnbetrieb - ohne das Netz - angelegt ist, hat einen Wert von rund 40 Milliarden Euro. Solche Anlagen amortisieren sich in 10 bis 20 Jahren. Eine betriebswirtschaftlich korrekte Gewinn- und Verlustrechnung müsste jährlich mindestens zwei Milliarden Euro an Abschreibungen (Kosten) auf das rollende Material buchen.

Entsprechend müssten große Rückstellungen angelegt werden, um bei Eintreten des technischen Verschleißes der Anlagen diese vernutzen Anlagen (Loks, Triebfahrzeuge, Waggonen) neu beschaffen zu können.

Private Investoren wollen jedoch kurzfristig hohe Gewinne und hohe Dividenden erzielen. Sie haben kein Interesse an hohen (Abschreibungs-)Kosten. Ob in zehn oder zwanzig Jahren ausreichend Rückstellungen da sind, um z. B. die ICE-Flotte zu erneuern, ist für sie nicht von Interesse.

Bei privaten Investoren droht, dass sie auf Verschleiß fahren und sich nach zehn oder fünfzehn Jahren verabschieden. Der Staat kann dann prüfen, ob das System Schiene durch eine Investition von Dutzenden Milliarden Euro reaktiviert werden kann.

(10) Grundsätzlich gibt es auf der Schiene systembedingt keinen klassischen Wettbewerb, wie es ihn auf der Straße, in der Luft und im Binnenwasserverkehr gibt. Die enge Verzahnung des Rad-Schiene-Systems lassen private Betreiber kaum direkt untereinander konkurrieren. In der Regel erhalten private Betreiber Konzessionen für ein bestimmtes Netz, eine bestimmte Strecke und dies für einen festgelegten Zeitraum. Es kommt zur Bildung von regionalen Monopolen und meist bald zur Konzentration unter den privaten Betreibern, so dass es

Oligopole im Gesamtnetz und Monopole in Teilnetzen gibt. Damit gibt es die erhofften Vorteile eines echten Wettbewerbs nicht: Das Gegenteil ist der Fall: Die Verkehrsnutzer werden abhängig von der Willkür der privaten Oligopolisten und Monopolisten.

(11) Wenn einzelne private Betreiber in indirekte Konkurrenz zueinander treten, dann findet der tatsächliche Wettbewerb in der Regel im Bereich des Sozialdumpings statt. Dies ist bereits heute dort zu beobachten, wo Strecken und Netze ausgeschrieben werden. Der Druck auf die Löhne der Beschäftigten hat sich deutlich erhöht, obgleich deren Arbeitseinkommen an der unteren Skala vergleichbarer Berufsgruppen liegt. Sozialdumping steht auch in Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, für die dies mit einem weiteren Abbau von Service und Sicherheit verbunden ist.

(12) Der Verkauf des Bundes Eigentums an der DB AG muß unter den Bedingungen eines Verkehrsmarkts, der vom Auto und vom Flugzeug beherrscht wird, zum Einstieg von Investoren verleiten, die direkte Konkurrenzinteressen vertreten. In Großbritannien stiegen in großem Maßstab Busgesellschaften (u.a. Stage Coach) und Airlines (Virgin) als Bahnbetreiber ein. Damit wird der Schienenverkehr nach den Interessen der Konkurrenz gelenkt.



125 Jahre ÖPNV in Mönchengladbach!

Von Roland Stahl

Immerhin! Die NVV AG hat tatsächlich gemerkt, dass in Mönchengladbach seit nunmehr 125 Jahren ÖPNV betrieben wird.

Im Rahmen eines Stadtgrenzenfestes gab es dazu auch eine öffentliche Veranstaltung. Und ein Linienbus wurde zum Anlass mit Motiven alter Fahrzeuge beklebt. Von oben bis unten. Voll über die Scheiben. Hier kann dann der Busbenutzer direkt sehen, welchen Stellenwert er bei der NVV AG hat - nämlich keinen!

Aus dem Fahrzeug heraus sieht man nur von wenigen Plätzen nach draußen. Ansonsten versperrt die Folie die Sicht weitestgehend. Ich bin immer wieder erstaunt, mit welcher Direktheit die NVV AG ihre Beförderungsfälle wissen lässt, dass von Seiten der NVV AG keinerlei Interesse an einer komfortablen Beförderung hat. Es hat schon eher was mit Transport zu tun.

Passend zum Anlass gibt die NVV AG für nur 6€ ein gebundenes(!) Buch 'Linien und Verbindungen' heraus. Das Buch stellt einen guten Überblick über den ÖPNV in Mönchengladbach und Rheydt dar.

Das Preis-Leistungsverhältnis kann nur als sehr gut bezeichnet werden.

Ob sich der Verfasser bei den Titeln für die beiden letzten Kapitel allerdings der Ironie bewusst ist, kann nur vermutet werden.

Die 1960-1980er Jahre werden als 'Die stagnierenden Jahre?' betitelt. In dieser Zeit fand die Stilllegung der Straßenbahn so wie die Zusammenlegung der Stadtwerke Mönchengladbach und Rheydt statt. Aber auch der Beitritt zum VRR!

Dagegen werden die Jahre seit 1990 als 'Zeiten des Aufbruchs' bezeichnet. Das ist der Zeitraum, in dem die stärksten Ausdünnungen im Fahrplanangebot stattfanden.

Der kontinuierliche Kahlschlag des Angebotes seit Mitte der 1990er ist selbst mit bestem Wohlwollen nicht als 'Aufbruch' sondern als 'Abbruch' zu bezeichnen.

Passend dazu auch das Fazit. Aber das sollte jeder selbst in diesem preiswerten und lesenswerten Buch nachschlagen. Erhältlich ist das Buch direkt bei den Kundencentern der NVV AG.

VERMISCHTES

DS-Online:

Böses Erwachen für Besitzer einer übertragbaren Jahreskarte der DB: zum 1. Oktober wird die Mitnahmemöglichkeit von bis zu 4 Personen an Sonn- und Feiertagen gestrichen. Es wird zwar ein Sonderkündigungsrecht eingeräumt, aber es entstehen für den Kunden zusätzliche Kosten und Aufwand für die Rücksendung. Die Einschränkung finden Sie bereits in den Beförderungsbedingungen ab 1. August!

Strecke kurzfristig gesperrt:

Am 2.8.06 musste die DBAG zwischen Mönchengladbach und Viersen aufgrund sehr schlechter Schienenlage eine Langsamfahrstelle mit 10(!!)km/h auf einer Länge von 3800m einrichten. Mangelnde Wartung und die Hitze haben dem Gleiskörper sehr zugesetzt. Das Gegengleis war nur auf 400m betroffen. Erhebliche Verspätungen, Zugumleitungen (RE2 über Neuss) und Zugausfälle (RE13 fuhr nicht nach Venlo) waren bis zum darauffolgenden Wochenende die Konsequenz. Es ist einfach unvorstellbar, dass so etwas auf einer dermaßen befahrenen Hauptstrecke passiert. Ab was macht man nicht alles, um an die Börse zu kommen.

Renovierung Personentunnel MG Hbf fast abgeschlossen

Nachdem die Arbeiten im Personentunnel in Mönchengladbach seit Juni 2005 nur sehr schleppend verliefen, ist das Ganze jetzt innerhalb weniger Wochen fertiggestellt worden. Was so eine Hockey-Weltmeisterschaft alles ausmacht. Der Einbau der Aufzüge erfolgte in nur 2 Wochen. Die Dauer der Baumaßnahmen war unverhältnismäßig lang. Wäre der komplette Umbau in der Geschwindigkeit der letzten 3 Wochen verlaufen, wäre die ganze Sache in 4 und nicht 14 Monaten erledigt gewesen und die zum Teil erheblichen Probleme für die Fahrgäste auf ein Minimum beschränkt worden. Neben den Aufzügen wurden auch die jeweiligen Treppenaufgänge neu gebaut, der Boden des Personentunnels komplett erneuert sowie viele neue Hinweisschilder angebracht. Über dem Eingang prangt jetzt 'Hauptbahnhof'. Auch wurden die Wände des Personentunnels von den Wasserspuren gereinigt. Aber so wie es aussieht war es das jetzt auch mit der Renovierung in Mönchengladbach. Ob sich was an der Haupthalle tut steht weiterhin in den Sternen.

Einladung zur Jahresversammlung 2006

Sehr geehrte PRO BAHN-Mitglieder im Regionalverband Niederrhein!

Auf diesem Wege laden wir Sie herzlich zur

PRO BAHN-Jahresversammlung Niederrhein 2006

am: Samstag, 2. Dezember 2006, um 15.00 Uhr

in: Duisburg, Cafe Museum

ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Aussprache
6. Entlastung des Schatzmeisters
7. Verschiedenes

Als Veranstaltungsende wird 18.00 Uhr angestrebt.

Anträge können schriftlich beim Vorstand bis zum 1. Dezember 2006 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

IHRE ANSPRECHPARTNER IM PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN:

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,

Wagnerstraße 1a, 47239 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 Grin-

ten, 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

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

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

Redaktionsschluss: 30. Oktober 2006

Nächste Ausgabe: Anfang Januar 2007

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

Einsendeschluss: Mitte Dezember. 2006

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

November 2006				L V / V C D	November 2006						
Mi 08.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch → Neu vom 1.11. ←	1		Sa 25.	10:30	"Nächste Station: Abstellgleis? Die Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs", Tagesseminar zusammen mit VCD NRW, Düsseldorf, DGB-Haus, Friedrich-Ebert-Str. 34-38, nahe Hbf., 20 EUR, für VCD- und Pro Bahn-Mitglieder 10 EUR, inkl. Mittagessen und Kaffee	Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 08.	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	Dezember 2006				Mi 10.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
Do 09.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2	Sa 02.	15:00	Jahresversammlung 2006 Cafe Museum Duisburg	R V	Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“ → VERLEGT auf 31.10.	4	Mi 06.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle	5
Mo 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5	Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
Di 21.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Mi 13.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3	Mi 15.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
				Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	Mo 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, Mönchengladbach → VERLEGT auf 13.2.	5
				Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5	Di 20.			
				Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6				
				Januar 2007							
				Mi 03.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1				

Terminplan gültig von November 2006 bis zum Februar 2007.

Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter

www-probahn-niederrhein.de/termine