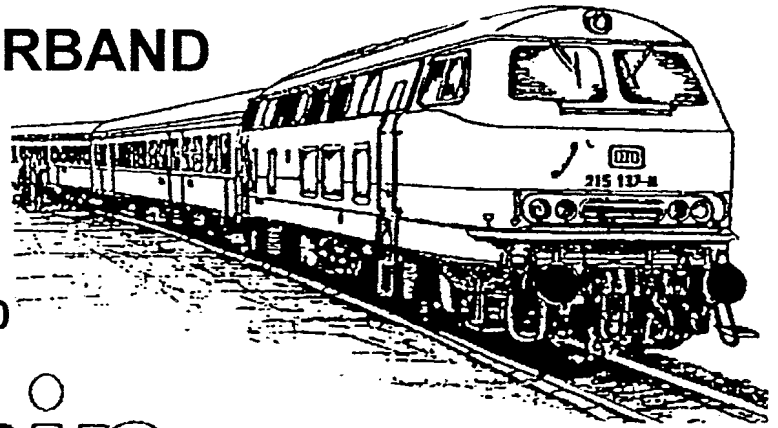


# PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

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

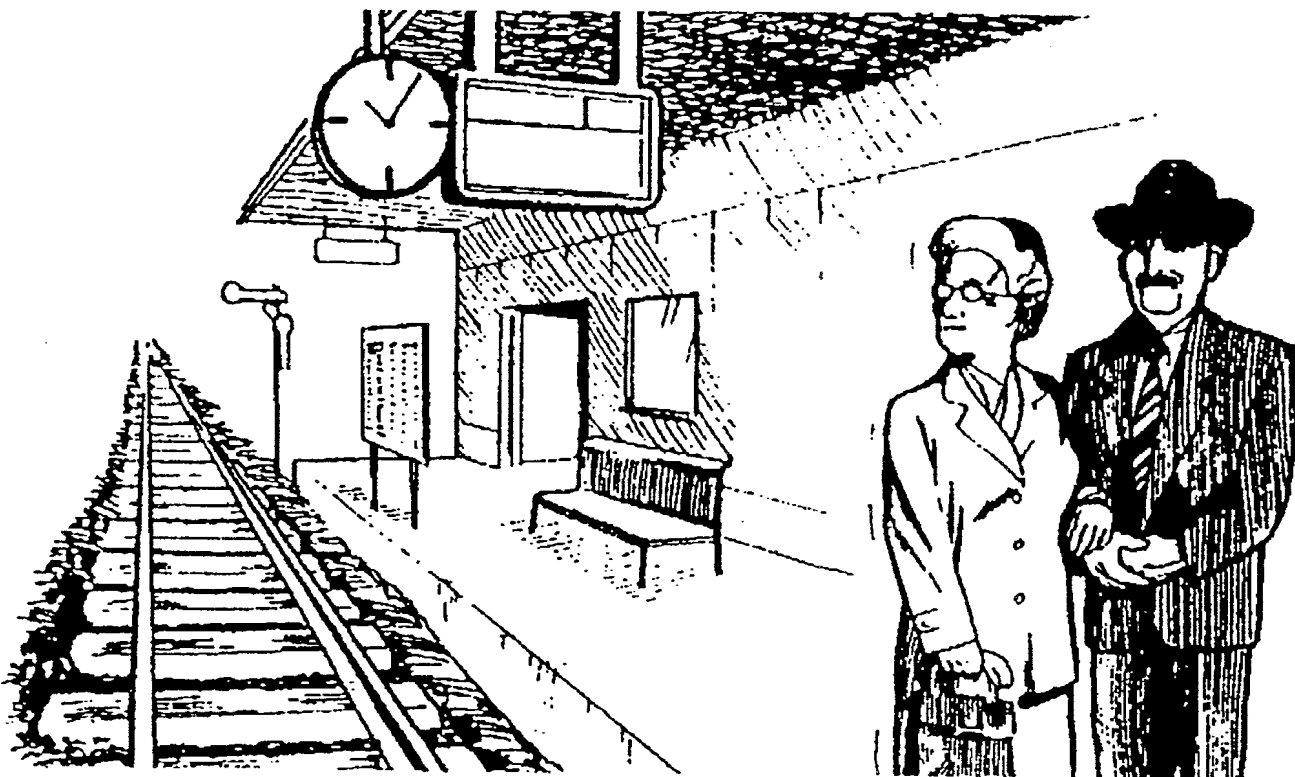


niederrhein  
14. Jahrgang info

Nr.5/Oktober 99

## Inhalt

Protokoll der zweiten Regionalversammlung 1999 in Kempen	2
Impressum	4
Regiobahn eröffnet	5
Preiserhöhung VRR	6
Kommentar zur Preiserhöhung: Freie Fahrt für die Abzocker?	7
Glosse: Tellerrand	9
Für Sie gelesen: Die Vision einer leistungsfähigen Bahn	10
Adressen und Nachrichten	11
Termine	12



*Wenn die Züge auch unpünktlich sind – auf eins kann man sich verlassen,  
Erna: Preiserhöhungen kommen immer pünktlich.*

## *Protokoll der 2. Regionalversammlung 1999*

Die 2. Regionalversammlung fand am 7. August 1999 wiederum in Kempen, im Burg-Café, statt. Das Thema »**Nahverkehrssituation in Kempen – ein Jahr danach**« wies eindeutig darauf hin, die im letzten Jahr aufgezeigten Mängel und die daraus entwickelten Verbesserungsvorschläge auf ihre erfolgte Umsetzung zu prüfen. Wiederum wurden dieselben Adressaten (Parteien, Verbände, Verkehrsunternehmen) um Entsendung eines Referenten gebeten.

So konnte Michael Kraus, Leiter der BG Krefeld und stellvertretender Vorsitzender gemeinsam mit dem Regionalvorsitzenden Ekkehard Starke, zur erfreulich gut besuchten Versammlung wieder zahlreiche Vertreter begrüßen. Nicht erschienen waren die Bürgerinitiative Neue Stadt und der Werbering. Der letztere hatte sich entschuldigt.

Nach einem Hinweis auf das Thema und die Tagesordnung wurde sodann direkt als erster Referent Herr **Althoff** von der **CDU Kempen** um Stellungnahme gebeten. Herr Althoff beklagte die begrenzte Einflußnahme als Antragsteller auf ÖPNV-Vorgänge wie auch Leistungsreduzierungen von Omnibusverkehren wegen schlechter Auslastung. Tönisberg soll versuchs-

weise durch AST (Anruf-Sammeltaxi) an Kempen angebunden werden (schlechte Auslastung Buslinie 065). Noch fehlen genügend Fahrer (Problem: 630-DM-Gesetz). Für den Kempener Bahnhof erwartet man nach Kauf durch die Stadt eine generelle Umfeldverbesserung (Restaurierung, Einrichtung eines Reisebüros, Untertunnelung, P+R-Parkplätze). Für den ÖPNV sieht man insgesamt Probleme bei der Finanzierung (Quersubventionierung).

Herr **Sperlich-Firley** von **Bündnis 90 / Die Grünen** konnte die Ausführungen seines Vorredners nur bestätigen, beklagte konkret den Umsteigewang in Krefeld auf Züge nach Köln und konnte sich den Bahnhof Kempen zukünftig als eine Art Kulturbahnhof vorstellen. Generell sah er den ÖPNV auf dem Land als Problem.

Herr **Pasch** von der **SPD** wünschte sich als Ergänzung eine bessere Anbindung der Kempener Außenbereiche durch ÖPNV, damit P+R in diesem Umfang nicht mehr erforderlich ist. Im Bahnhof hielt er die Einrichtung eines Service-Zentrums für wichtig.

Herr **Rübo** als **Beigeordneter der Stadt Kempen** sah das Thema aus der Sicht des Kämmers, d.h. die Finanzen standen im Vordergrund. So betra-

gen die Ausgaben jährlich ca. 2,4 Mill. DM (Zahlung an den Kreis Viersen), für den Schülerverkehr 1,1 Mill. DM. Kürzungen sind nicht vorgesehen, evtl. Umschichtungen (AST, div. Frühdienste im Busverkehr). Für den Bahnhof stellte er sich einen städtischen Wettbewerb mit einer großzügigen Lösung unter Einbeziehung des angrenzenden Arnold-Geländes für Kulturzwecke vor.

Von der **Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)** war wiederum Herr **Nötting** (Aufsichtsrats-Vorsitzender) erschienen. Seiner Ansicht nach brachte der Integrale Taktfahrplan (ITF) nichts besonders Neues. So gab es eine geringfügige Änderung der Anschlußzeiten in Kempen, so daß die Übergänge zu den Schnellbuslinien 87 und 90 jetzt stimmen. Er bestätigte eine höhere Nachfrage für Düsseldorf – mit attraktiven Fahrzeiten –, Köln sei auch weiterhin, wenn auch mit Umsteigen, erreichbar. Kritisiert wurde der sog. S-Bahn-Vorlaufbetrieb im unregelmäßigen Takt (20/40 Min.) auf der RB 33 und das alte Fahrzeugmaterial, ebenso wie die erfolgte IR-Einstellung. Erwähnt wurde der RE-Ersatz für die D-Züge Venlo–Köln und die Neueinführung einer RB Viersen–Düsseldorf. Trotz dieser wiederum erfreulichen Entwicklung gebe es, seiner Meinung nach, nicht genügend zur Verfügung gestellte

Fahrplantrassen. Ebenso bleibt das Problem der Trassenpreise. Seine Aussage, daß der Nahverkehr durch DB Cargo behindert werde (Vorrang), wurde von einem anwesenden Mitarbeiter von DB Cargo dementiert. Neu ist seitens der VKV eine Verlängerung der SB 88 von Elmpt nach Brüggen geplant sowie auf mittlere Sicht ein Ersatz des normalen Busverkehrs durch Schnellbusse. Außenbereiche sollten nur noch durch AST bedient werden.

Die **Städtischen Werke Krefeld (SWK)** waren durch Frau **Kiehl** und Herrn **Hartmann** vertreten. Frau Kiehl stellte die Planungen für ein AST Alt-Kempen–Tönisberg vor, wodurch sukzessiv die Buslinie 065 eingeschränkt werden soll. Begründung: 065 ist zu wenig ausgelastet, AST ist kostengünstiger. Zu einem besonderen Fahrpreis nutzbar (6,- DM, Ermäßigung für Inhaber von Ticket 2000 und Mehrfahrtenkarten), muß vom Fahrgast eine halbe Stunde vor Abfahrt telefonisch bestellt werden. Ausweitungen auf andere Stadtteile sind bei Annahmeerfolg möglich. Laut Herrn Hartmann konnte für das Industriegebiet keine Nachfrage – trotz Unterschriftenaktion – festgestellt werden. Der Laufweg für die Linie 065 wird wegen schnelleren Schülerverkehrs-Durchlaufs geändert. Linie 069: Wegen zu geringer Auslastung wurde das

Angebot seitens des Kreises Kleve gekürzt. Linie 066: Schlechte Anbindung an Bahnhof Kempen ist erkannt, Änderungen sind in Arbeit (Anschlüsse im Kreisgebiet sind zu beachten).

Das Thema **Anschluß Bahnhof Kempen** sorgte schon frühzeitig für Diskussionsstoff. So wurde die mangelnde Kommunikation zwischen Zügen und Bussen betont (nicht kompatibler Funk). Bus fährt weg, obwohl Zug in Sicht ist. Hier wurde allgemeine erheblicher Handlungsbedarf erkannt.

Anschließend erläuterte **Klaus Hegmanns** die ÖPNV-Situation aus der Sicht von PRO BAHN. Der Vortrag lag allen Anwesenden schriftlich vor, zusätzlich wurden wesentliche Auszüge im Niederrhein-Info 4/99 veröffentlicht, so daß hier nicht auf Einzelheiten eingegangen wird.

Aus Zeitgründen konnten in der abschließenden Diskussion einzelne Punkte nur noch angerissen werden. Erwartungsgemäß konnte man sich seitens der SWK nicht der Sichtweise von PRO BAHN bezüglich Bedienung des Industriegebiet anschließen. Auch sah man keinen Vorteil von Linienführungen von Tönisberg über Krefeld-Hüls nach Kempen.

FAZIT: Nach einem Jahr mußte ernüchtert festgestellt werden, daß keinerlei Inhalte aus unserer Auflistung von Vorschlägen in die Tat umgesetzt wurden. Solange man in Kempen nicht über die eigenen Grenzen hinweg sieht, kann kein optimaler ÖPNV im vernetzten Sinne angeboten werden

Kurz nach 18.00 Uhr schloß Ekkehard Starke, nachdem er sich bei allen Beteiligten bedankt hatte, die Sitzung.

*Joachim Meyer*

### **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

**Nächste Ausgabe:** Dezember 1999

**Beiträge:** Sind uns immer willkommen! Adresse siehe oben.

**Einsendeschluß:** 1. Dezember 1999

Am Sonntag, dem 26.9.99 wurde die erste Privatbahn am linken Niederrhein eröffnet: Die Regiobahn Kaarst–Mettmann. Die mehr als 10 Jahre andauernden Bemühungen von Paul Bohl trugen Früchte.

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. verweist in diesem Zusammenhang nochmals auf die Forderung, die Regiobahn über Schiefbahn–Neersen nach Viersen zu verlängern. Die Verantwortlichen in der Politik sollten sich nach den Kommunalwahlen mit dieser Thematik auseinandersetzen, damit dieses Projekt nicht in der Versenkung verschwindet.

Da die Trasse noch vollständig und unbebaut vorhanden ist, dürfte es von der planungsrechtlichen Seite keine unüberwindbaren Hindernisse geben.

Vergessen sollte man nicht, daß die SB 86 (Kaarst–Düsseldorf) als Ersatz für die fehlende Schienenverbindung eingerichtet wurde. Aufgrund der Wiedereröffnung der Strecke fährt diese Schnellbuslinie nur noch bis »Kaarster See«, dem Beginn der Regiobahn. Die baulichen Voraussetzungen für ein reibungsloses Umsteigen zwischen Bahn und Bus am Endbahnhof »Kaarster See« werden zur Zeit geschaffen. Es sollte allerdings eine Anschlußgarantie gegeben sein, damit Wartezeiten bei dem z. Zt. eingeführten Stundentakt nicht zu groß werden (Übergang derzeit 4 Minuten)

## *Willicher müssen in Kaarst umsteigen*

Um auch für die Willicher eine Schienenverbindung nach Düsseldorf zu schaffen, bietet sich die Reaktivierung der Strecke Neersen–Krefeld an, wobei Neersen als Umsteigebahnhof nach Düsseldorf und Viersen (und MG?) wieder einen neuen (alten) Stellenwert erhalte.

Die Fahrzeit in die Landeshauptstadt würde sich trotz Umsteigens gegenüber dem Straßenweg deutlich verringern, auch könnte das neue, in unmittelbarer Nähe zur Trasse gelegene Neubaugebiet Wekeln durch einen Haltepunkt angeschlossen werden.

Es gilt eine Chance zu nutzen, die nicht jede Kommune hat. Vorhandene Trassen zu nutzen ist einfacher, als neue durch die Instanzen zu bringen. Die Stilllegungen erfolgten schließlich auch zu einer Zeit, als es noch keinen Verkehrsverbund gab und man für jeden Verkehrsträger separate Fahr-scheine benötigte, was nicht unbedingt zum Umsteigen auf die Bahn anregte. Diese Problematik ist inzwischen durch die Gründung des VRR beseitigt, nur müssen jetzt auch leistungsfähige Verbindungen bereitgestellt werden, damit diese die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung finden.



## *VRR – freie Fahrt für die Abzocker?*

Zum 1.1.2000 sollen die Fahrpreise im VRR erhöht werden. Wieder einmal. Im Schnitt sollen sie um 2,9% erhöht werden, wobei diesmal die Nutzer von Zeitkarten Aufschläge um bis zu 5,4% hinnehmen müssen. Nur bei den Einzelfahrscheinen bleiben die Preise stabil. Beim »Ticket 2000« und beim »Ticket 2000 9 Uhr« dürfen die Inhaberinnen und Inhaber für einen Aufpreis von 10 DM ab werktags ab 19 Uhr und samstags, sonntags sowie an Feiertagen den ganzen Tag über verbundweit Busse und Bahnen benutzen – egal, für welche Preisstufe der Fahrschein gilt. Ferner wird eine »Mobilitätsgarantie« angeboten: Bei Verspätungen von 20 Minuten zahlt der VRR die anfallenden Taxikosten (so die NRZ vom 1.10.1999).

Hatte sich die Verbandsversammlung der beteiligten Städte und Kreise zunächst geziert, diesem dreisten Ansinnen zuzustimmen, so erfolgte im zweiten Anlauf die erwartete Zustimmung. Schließlich wäscht eine Hand die andere. Und um noch ein Schippchen draufzulegen, soll nach dem Willen der Verbandsversammlung bei der Nutzung des »Ticket 2000« ohne Aufpreis die Möglichkeit entfallen, andere Personen kostenfrei mitzunehmen. Allerdings hat die Bezirksregierung diesem Ansinnen noch nicht zugestimmt (Stand 15.10.99)

Diese Preiserhöhung ist ein Schlag ins Gesicht aller treuen VRR-Kunden! Wer ausgerechnet die Preise für die Dauerfahrausweise erhöht, verprellt vorsätzlich und böswillig Kunden, die nun teilweise auf das Auto umsteigen werden. Hinzu kommt, daß der Fahrpreiserhöhung keine Verbesserung der angebotenen Leistungen entspricht. Die Züge und Busse sind genauso dreckig und unpünktlich wie vor einem Jahr, Fahrscheinkontrollen finden auf vielen Linien nicht mehr statt, und als täglicher Nutzer des ÖPNV finde ich die Sicherheitskräfte, wenn sie denn überhaupt mitfahren, schwerpunktmäßig in der 1. Klasse – stehend oder sitzend, aber selten kontrollierend.

Sollte nun beim normalen »Ticket 2000« die Möglichkeit der Mitnahme weiterer Personen nach 19 Uhr sowie am Wochenende wegfallen, hätten wir es sogar mit einer effektiven Verschlechterung von Leistungen bei steigenden Preisen zu tun, und das in Zeiten, wo seitens der Regierung wie der Kommunen das große Sparen angesagt wird.

Und ob es sich bei der versprochenen »Mobilitätsgarantie« nicht um Roßtäuscherei handelt, wird noch abzuwarten sein. Zum einen muß der

Kunde bei einer Taxifahrt finanziell in Vorleistung treten. Zum anderen bleibt die Frage, wie er die Verspätung bestätigt kommt. Man stelle sich vor: eine S 1, unterwegs nach 22 Uhr zwischen Düsseldorf und Duisburg, verspätet um 20 Minuten. An jeder Haltestelle marschieren die aussteigenden Fahrgäste zum Fahrer und lassen sich die Verspätung schriftlich bestätigen... – wie soll das funktionieren? Aber auch bei Bussen und Straßenbahnen stellt sich das Problem ähnlich. Und der Kunde kann sehen, wie er zur Erstattung seines Geldes kommt.

Nach der letzten Preiserhöhung im VRR waren erstmals die Fahrgastzahlen rückläufig. Diese Tendenz wird sich ab 2000 verstärken und scheint politisch gewollt – ein Triumph der Autofahrerlobby? Wenn man bedenkt, wie viele Mehreinnahmen der VRR allein durch ein konsequentes Ergreifen der täglichen Schwarzfahrer machen könnte, aber vor allem durch eine Verbesserung des Angebots in Form der schon lange versprochenen modernen Züge, der Pünktlichkeit von Bus und Bahn sowie der Verdichtung der Taktzeiten in Stoßzeiten, ergäben sich manche Möglichkeiten, auf ehrlichem Wege zu Mehreinnahmen zu gelangen.

Bereits 1998 hatte Prof. Franz Lehner, Präsident des Gelsenkirchener Instituts »Arbeit und Technik« kritisiert, daß den Preiserhöhungen des VRR keine Leistungsverbesserung entspreche. Für ihn stand damals fest: »Der Standort Ruhrgebiet wird dadurch unattraktiver« (WAZ, 22.9.1998). Statt die Preise zu erhöhen, müsse im Revier ein attraktives Bahn- und Bussystem aus einem Guß mit passenden Anschlüssen entwickelt werden. Lehner verwies in diesem Zusammenhang auf die Stadt Zürich, wo man das Bahn- und Bus-Angebot ausgeweitet, die Fahrpreise gesenkt und durch die enorme Zahl neuer Fahrgäste die Einnahmen trotzdem erhöht habe.

Doch solche Modelle, die auf Phantasie und Kreativität fußen, sind im VRR Fehlanzeige. Kundenorientierung scheint, leistungs- wie tarifmäßig, zum turnusmäßigen Unwort des Jahres zu avancieren. Und die Politik gibt ihren Segen dazu.

Mit der erneuten Fahrpreiserhöhung haben sich wieder einmal die Abzocker durchgesetzt. Aber vielleicht werden auch sie auf längere Sicht die Erfahrung machen, daß es wenig ratsam ist, die Hand zu schlagen, die einen füttert.

*Ekkehard Starke*



## *Tellerrand*

An einem beliebigen Dienstag im September 1999, 2 Tage nach Fahrplanwechsel, betrat ich abends den Service-Container des örtlichen Busveranstalters einer Stadt am linken Niederrhein, deren Bahnhofsvorplatz zur Zeit umgebaut wird. Zu meinem Erstaunen war noch offen und besetzt!

Ich sagte dem dort sitzenden Vorentner (VR): Ich möchte morgen von Kaarst Rathaus nach Viersen fahren.

Aus meiner simplen Anfrage entwickelte sich folgender Dialog:

*VR* (klare und schnelle Antwort): Da fährt ein Schnellbus. Der fährt direkt, und Sie brauchen nicht umzusteigen.

*Ich*: Ja, das weiß ich. Den habe ich auch im August schon mal benutzt. Aber ein Kollege aus Neuss sagte mir, daß der Schnellbus nicht mehr fährt.

*VR*: Davon ist uns nichts mitgeteilt worden (und wuselte unsicher auf seinem Schreibtisch herum).

*Ich*: Da ist am Wochenende wohl eine Bahn von Kaarst nach Neuss eröffnet worden und dafür der Bus eingestellt. Sagte mein Kollege noch.

*VR*: Da haben wir keinerlei Informationen drüber. Das liegt außerhalb von Mönchengladbach, und sowas bekommen wir nicht immer mitgeteilt (zerknirscht).

*Ich*: Haben Sie evtl. eine Telefonnummer, z.B. in Neuss, wo ich mich morgen früh erkundigen kann?

*VR*: Nein, sowas haben wir leider nicht (sehr zerknirscht und wuselte noch mehr).

*Ich*: Gibt es denn beim VRR eine Rufnummer, unter der ich mich erkundigen kann?

*VR* (sicher): Nein, sowas gibt es bisher noch nicht.

*Ich*: Na ja, dann muß ich morgen in Neuss fragen. Auf Wiedersehen!

*VR*: Auf Wiedersehen (freundlich und erleichtert).

*Nachtrag*: In der Woche vor Fahrplanwechsel wurde im Kundeninformationsblatt VIV des VRR, Nr. 27, auf S. 3 auf den neuen Rund-um-die-Uhr-Service des VRR hingewiesen.

*Nachtrag 2*: Ein Internet-Zugang kostet nicht mehr viel Geld, und man ist direkt mit dem VRR-Auskunftssystem verbunden. Dort erhält man klare Auskunft über diese Verbindung.

*Meinung*: Nur mit solch ungeschultem und UNINFORMIERTEM Personal kann man es schaffen, möglichst viele Leute ins Auto zu treiben. Aber vielleicht lautet die Dienstanweisung ja auch: »Möglichst schlecht informieren, damit die Person nicht zum Beförderungsfall (und damit Störfall) wird.« Es könnte sonst passieren, daß der wiederkommt. Außerdem soll in einer autofreundlichen Stadt nicht mit dem Bus gefahren werden!

*Roland Stahl*

## *Die Vision einer leistungsfähigen Bahn*

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat dem größten europäischen Transportkonzern eine neue Richtung vorgegeben. Anstelle des früheren Bonner Spitzenbeamten Ludewig wird nun der durch Erfolge ausgewiesene Industriemanager Mehdorn die Bahn führen. In den letzten zweieinhalb Jahren ist wertvolle Zeit vertan worden. Das war auch die Folge der Entscheidung des früheren Bundeskanzlers Kohl, gegen alle Einwände einen Mann an die Spitze des Staatsbetriebs zu bringen, der politische Erfahrung, nicht aber unternehmerisches Talent mitbrachte. [...]

Auf den neuen Vorstandsvorsitzenden wartete eine gewaltige Konsolidierungs- und Umstrukturierungsaufgabe, die der Unterstützung durch die Verkehrspolitik und steuerliche Rahmenbedingungen bedarf. [...]

Zu den Mängeln gehören vornehmlich die ärgerliche Unpünktlichkeit im Fahrbetrieb, die ungenügende Harmonisierung des Fahrbetriebs mit den vielen Baustellen, Verzögerungen und Kostenüberschreitungen beim Streckenneubau, die unzureichende Optimierung des Bestandes, die Pleiten bei Neuentwicklungen der Bahnindustrie, die Unklarheit bei den Zielvorstellungen und die verspätete Einführung von Managementsystemen. [...]

Der Aufsichtsratsvorsitzende Vogel, für den die Bahn ebenfalls eine neue Aufgabe ist, sagt zurückhaltend, eigentlich stellten sich ähnliche Fragen wie für jedes andere große Unternehmen auch: Etwa: Wie sind die Zahl der Kunden und ihre Zufriedenheit zu erhöhen? Wie ist eine angemessene Rendite auf das Aktionärs-Kapital zu gezielten? Und wie sichert man den dafür geeigneten Stamm an Mitarbeitern, besonders an Führungskräften? [...]

[Mehdorns] Eigenschaft, die Mitarbeiter im hohen Maße einzubeziehen, wird ihm zugute kommen. Von ihm stammt der Satz »Die Bahn ist sicherlich die interessanteste Herausforderung für einen Unternehmer, wenn er sich als solcher fühlt, die einem in der deutschen Wirtschaft überhaupt angeboten werden kann.« [...]

Um nicht wie die frühere Behördenbahn hoffnungslos in die roten Zahlen zu geraten und neue Schuldenberge aufzuhäufen, muss die Bahn allein in den nächsten drei bis vier Jahren im Ergebnis um etwas sechs Milliarden Mark »besser werden«. [...] Nur mit Leistungsverbesserung kann die Bahn jedoch ein wirtschaftlich tragfähiges Fundament erhalten, von dem sie heute weit entfernt ist. Das zu erreichen ist die Aufgabe des neuen Chefs der Bahn.

## Adressen des PRO-BAHN-Regionalvorstands Niederrhein e.V.

- BG 1:** Oliver Brambach, Waldstr. 60, 47533 Kleve, Tel. 02821 / 7 09 28
- BG 2:** Hubert Dieregsweiler, Schopenhauerstr. 3, 47447 Moers, Tel. 02841 / 3 23 82
- BG 3:** Michael Kraus, Steckendorfer Str. 82, 47799 Krefeld, Tel. 02151 / 2 30 87, Fax 02151 / 2 30 87 26
- BG 4:** Jörg Peters, Erlenweg 6, 46459 Rees, Tel. 02851 / 26 01
- BG 5:** Susanne Starke-Perschke, Finkenstr. 5, 47057 Duisburg, Tel. 0203 / 37 25 59, Fax 0203 / 37 25 60, e-Mail: [NiedInfo@aol.com](mailto:NiedInfo@aol.com)
- BG 6:** Britta Behrens, Reyerhütter Str. 100, 41065 M'gladbach, Tel. 02161 / 48 23 45, e-Mail: [rp43022@online-club.de](mailto:rp43022@online-club.de)

**Regionalverbandsvorsitzender:** Ekkehard Starke, Finkenstr. 5, 47057 Duisburg, Tel. 0203/35 60 82, Fax 0203/37 25 60, e-Mail: [RVNiedrh@aol.com](mailto:RVNiedrh@aol.com) (Bitte unbedingt die Leertaste nach RV mit eingeben.)

**Schatzmeister:** Martin Wenzel, Tel. 02151 / 31 22 17

**Pressesprecher:** Werner Köhler, Tel. + Fax 02151 / 30 13 70, e-Mail: [werner\\_koehler@kr.maus.de](mailto:werner_koehler@kr.maus.de)

**Schriftführer (für Regionalversammlungen):** Joachim Meyer, Tel. 02151/39 44 42

### **Anschrift des Landesverbands:**

Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, 45127 Essen, Tel. 0201 / 222 555, Fax 0201 / 231 707

### **Internetadresse:**

<http://www.pro-bahn.de> – Internetseite des PRO-BAHN-Bundesverbands

---

### **Wahlen zum Landesvorstand am 25.9.1999.**

Gewählt wurden Oliver Stieglitz als Vorsitzender, Thomas Dippert zum Schatzmeister und Axel Friese und Bernhard Cremer als Beisitzer. Somit kommen zwei Vorstandsmitglieder aus unserem Regionalverband. Wir gratulieren ganz herzlich!!

### **3. Regionalversammlung 1999**

Diese Regionalversammlung muß aus organisatorischen Gründen leider ausfallen. Im nächsten NI berichten wir, ob sie nachgeholt wird oder ersatzlos ausgefallen ist.

## Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Oktober 1999			
Do	19.00	Duisburg "Schacht 4/8" Düsseldorfer Str., gegenüber Kaufhof	5
Mi	18.00	Krefeld Fahrgastzentrum Hauptbahnhof Gleis 1	3
November 1999			
Di	20.00	Wesel, "Kaiserhof", gegenüber Bahnhof	4
Do	19.00	Moers Achtung: Neues Tagungslokal: King-Du. Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Sa	13.30	Fahrgastzentrum, Goch Bahnhof, "Treffpunkt Fahrgastzentrum"	1
Sa	15.15	BG Kleve, Goch, FGZ, Bahnhof	1
Mi	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Di	19.00	Mönchengladbach Gaststätte "St. Vith" Alter Markt	6
Do	19.00	Duisburg "Schacht 4/8" Düsseldorfer Str., gegenüber Kaufhof	5
Mi	18.00	Krefeld Fahrgastzentrum Hauptbahnhof Gleis 1	3
Di	20.00	Wesel, "Kaiserhof", gegenüber Bahnhof	4
Mi	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Do	19.00	Moers, Gaststätte King-Du, Beschreibung siehe November	2
Sa	13.30	Fahrgastzentrum, Goch Bahnhof, "Treffpunkt Fahrgastzentrum"	1
Sa	15.15	BG Kleve, Goch, FGZ, Bahnhof	1
Di	20.00	Wesel, "Kaiserhof", gegenüber Bahnhof	4
Mi	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Mi	19.00	Krefeld, FGZ, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Di	19.00	Mönchengladbach Gaststätte "St. Vith" Alter Markt	6
Vorstand			
Sa	15.45	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	V 115
Diavortrag Rom und Mailand			
15.12.	19.00	Uhr Fahrgast- zentrum Krefeld Hbf, Gleis 1	
Regionalversammlung			
im November fällt leider aus.			

Terminplan gültig vom 21. Oktober 1999 bis zum  
31. Dezember 1999