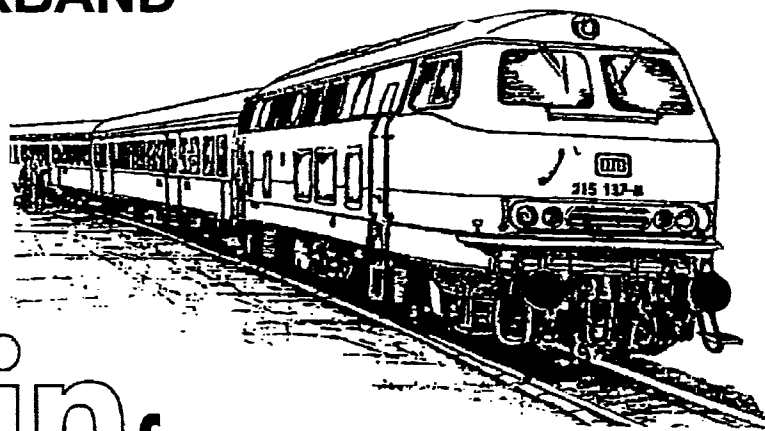


PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

Geschäftsstelle

Finkenstr. 5, 47057 Duisburg

Tel. 0203 / 35 60 82, Fax 0203 / 37 25 60



niederrhein
15. Jahrgang info

Nr.5/Oktober 2000



Inhalt

Berichte aus den BGs	2
Korresponden- tenbericht aus Davos	2
Kommentar: Preiserhöhungen im VRR - das falsche Signal ...	4
Einladung zur 3. Regional- versammlung ...	7
Kurz gemeldet ...	8
Beschwerden bei DB und Verkehrs- betrieben – Bitte um Mitarbeit	11
Impressum	11
Termine	12

BG 5, Duisburg

Seit dem 23.9.2000 wird in Duisburg der neue Ruhrtunnel zwischen Duissern und dem Bahnhof Meiderich Süd befahren. Die Fahrzeit verkürzt sich von ca. 14 auf ca. 8 Minuten. Durch die Verlegung der Linie 903 in den Tunnel, die Verlängerung der U79 bis Duissern und die neue Linie 902 entsteht von Montag bis Freitag praktisch ein 5-Minuten-Takt.

Uwe Steckert, Vorstandsvorsitzender der DVG, geht davon aus, dass die relativ hohen Systemkosten durch Zusatzerträge gedeckt werden können. Er hat versprochen, die Zahlen in einem Jahr auf den Tisch zu legen. Wir werden nachfragen.

Inzwischen hat die Stadt Duisburg beim Land den Antrag gestellt, den U-Bahn-Tunnel bis zum Landschaftspark Nord zu verlängern: Länge 1,8 km, Kosten 200 Millionen DM. Das wäre insofern sinnvoll, als damit zahlreiche Verspätungen der Bahn vermieden werden könnten. Denn gerade zwi-

schen Meiderich und Landschaftspark wird die 903 oft vom Verkehr gebremst: Linksabbieger auf den Gleisen, Wechsel der Gleise aus der Mitte auf eine Seite, gefährliche Einstiege und vieles mehr. Das Stadtplanungsamt prüft aber auch eine oberirdische Lösung mit eigener Trasse für die Bahn. Das wäre sicher die kostengünstigere Alternative.

Diese Pläne stehen noch in den Sternen, aber eins steht heute schon fest: Leider wird die bisherige Strecke der Linie 903 aufgegeben. Das verwundert um so mehr, als die Strecke über die Aakerfährbrücke noch vor einigen Jahren grundlegend saniert wurde. Warum erneuert man erst und reißt dann ab?

Diese Frage haben wir Anfang des Jahres auch der Stadt Duisburg gestellt. Antwort: Dem läge ein Ratsbeschluss zu Grunde. Von wann? Antwort: von 1967. – Schön, dass man in Duisburg die Tradition so hochhält!

Susanne Starke-Perschke

Aus Davos erreichte uns per E-Mail folgender Korrespondentenbericht:

Thema: Beitrag fuers Niederrheininfo aus Davos
 Datum: 12.09.00 18:17:27 (MEZ) - Mitteleurop. Sommerzeit
 From: internet-cafe@davos-online.ch (Internet)
 To: NiedInfo@aol.com

Lagebeschreibung des Bahnwesens / Oeffentlicher Personennahverkehr
 1. Guetertransport

12 Prozent mehr Umsatz in diesem Jahr fuer die SBB. Durch die Aufteilung in

Cargo und Personenverkehr ist bei SBB Cargo Lokfuehrermangel zu verzeichnen.

Die LOKKOOP AG setzt Baureihe 145 a la Suisse ein (Baureihe 486) Z.b. fuer den Kiestransport ueber Strecken des Bundes(ex SBB).

2. Werkstaettenwesen

Auch das Werkstatettenwesen wird umorganisiert. Die Hauptwerkstaetten heissen nunmehr Industrierwerke. Die Hauptwerkstaette in Chur ist geschlossen

3. Fahrzeuge

Es sind je 45 Doppelstockwagen Fernverkehr fuer jeweils die erste und zweite Klasse international ausgeschrieben worden.

Ferner werden Triebkoepfe fuer den Doppelstockfernverkehr entwickelt, diese sollen bestehende Kompositionen verstaerken und gleichzeitig Zugkraft liefern. Auch wird die Ergaenzung der Zuege dann einfacher.

4. Fahrzeuge des Nahverkehrs

Es fahren hier die neuesten Busse, also Setra NF Zwei- und Dreiachser bei DIE POST und anderen Unternehmen, Doppelstockbusse von NEOPLAN bei DIE POST fuer den Linienverkehr, u.a. ueber den Fuella-Pass hier in Davos bei schoenem Wetter, ferner Busse von MAN und Mercedes aller Arten und solche von Carosserie HESS mit Volvo-Motor fuer DIE POST. Auch gibt es van-Hool-Busse fuer DIE POST von Uznach aus.

5. Infrastruktur

Es wird kraeftig weiter gebaut, sowohl bei der Rhaetischen Bahn, der Furka-Oberalp-Bahn, wie auch bei den SBB (Bahn 2000). Bei der RhB werden fleissig Kabelschaechte verlegt und Tunnel saniert, auch werden die Gleisanlagen ergaenzt. Neu in Betrieb ist die Dienststation Fuchsenwinkel, die eine fliegende Ueberholung von entgegkommenden Zuegen ermoeoglicht, die zwischen Klosters und Landquart verkehren. Interessant ist hierbei: manche Personen-zuege werden zusammengekoppelt gefahren (2 Kompositionen als ein Zug). Bei der Furka-Oberalp-Bahn werden die Gleise zwischen Disentis-Muster und der Abzweigung zur Tunnelbaustelle saniert, mehrere Viadukte aus Stein sind bereits komplett rekonstruiert worden.

Viele Gruesse
Michael Kraus

Preiserhöhungen im VRR – das falsche Signal

Für manche überraschend, aber um so erfreulicher waren in den letzten Wochen die Ankündigungen von Bahnchef Hartmut Mehdorn, im kommenden Jahr auf Preiserhöhungen zu verzichten. Als Grund dafür nannte Mehdorn die Absicht der DB AG, neue Kunden hinzuzugewinnen. Voraussetzung für den Verzicht auf eine Preisanhebung sei allerdings, daß auch die Verkehrsverbände im Nahverkehr von Tariferhöhungen absehen würden.

Unbeeindruckt von solchen Überlegungen wird der VRR seine Tarife – turnusmäßig – zum 1.1.2001 um durchschnittlich 3,4 % erhöhen. Mehdorns Überlegungen, neue Kunden gewinnen zu wollen, spielen hier bekanntlich keine große Rolle. Eher nimmt man noch in Kauf, daß sogar die vorhandenen verärgert werden und teilweise auf das Auto umsteigen.

Preiserhöhungen – die Sicht des VRR

Begründet werden die Preiserhöhungen diesmal mit den steigenden Kraftstoffpreisen, der geplanten Umsetzung der 3. Stufe der Ökosteuer sowie den gestiegenen Personalkosten aufgrund der Lohntarifsteigerungen.

Überlegungen aus Fahrgastsicht

Diese Gründe sind aus meiner Sicht unterschiedlich zu bewerten. Die gestiegenen Kraftstoffpreise sind vielerorts schon wieder im Sinkflug begriffen. Da aber kaum davon auszugehen ist, daß bei sinkenden Treibstoffpreisen auch der VRR seine Preise wieder senkt, entsteht der Verdacht, daß hier jetzt schnell Tatsachen geschaffen werden sollen, die dann später nicht mehr korrigiert werden.

Daß der ÖPNV durch die Öko-Steuer unverhältnismäßig und unsachgemäß gebeutelt wird, ist vielfach beklagt worden. Hier wäre es Aufgabe der in den Kommunen politisch Verantwortlichen, entsprechenden Druck auf den Bundesverkehrsminister und das Kabinett auszuüben. Daß solche Maßnahmen nicht erfolglos bleiben müssen, hat die Lobby der Straße jüngst in unangenehmer Weise eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Allerdings wäre es politisch wünschenswert, wenn die Reduzierung bzw. Befreiung von der Ökosteuer an Kriterien der Umweltverträglichkeit und niedrigen Energieverbrauch gebunden würde.

In die Tarifautonomie haben wir uns nicht einzumischen und sie nicht zu

bewerten. Es wirkt allerdings wenig glaubwürdig, wenn Vertreter der Kommunen jährlich während der Tarifverhandlungen zu Bescheidenheit aufrufen, ihrerseits aber in der Verbandsversammlung des VRR Erhöhungen zustimmen, die deutlich über den Lohn erhöhungen dieses Jahres liegen. Somit ist klar, daß die Gewerkschaften auch in der nächsten Tarifrunde hohe Abschlüsse fordern müssen, da sonst reale Einkommensverluste die Folge wären.

Das falsche Signal

Mögen solche Gründe für eine Tarifierhöhung also durchaus ihr Für und Wider haben, so möchte ich aus der Sicht unseres Fahrgastverbandes jedoch klar sagen: Eine Tarifierhöhung zum jetzigen Zeitpunkt ist das falsche Signal!

Gerade angesichts der jüngsten Erhöhungen der Treibstoffpreise haben eine Reihe von Menschen über den Umstieg vom Auto auf den Bus bzw. die Bahn nachgedacht, und einige haben diesen Schritt auch vollzogen. Der RVM (in und um Frankfurt) beispielsweise hat nach eigenen Angaben in dieser Zeit deutliche Zuwachsraten an Fahrgästen verzeichnet.

Hier hätte sich die fast historische Gelegenheit ergeben, durch attraktive Angebote neue Fahrgäste zu gewinnen – so Mehdorns Konzept – und durch

die damit verbundenen Mehreinnahmen die beklagten Defizite auszugleichen.

Dies aber hätte Phantasie, Kreativität und Kundenorientierung verlangt – Tugenden, die man beim größten Verkehrsverbund Europas meist vergeblich sucht.

Effizient wirtschaften statt Preise erhöhen

Hatte schon der frühere Chef Teubner bei seinem Ausscheiden die hohen Kosten für den bürokratischen Wasserkopf beim VRR beklagt, so ließen sich gewiß durch andere Optimierungsmaßnahmen erhebliche zusätzliche Mittel gewinnen. Dafür drei Beispiele.

Integraler Taktfahrplan (ITF)

Nach wie vor ist die Umsetzung des ITF absolut unzureichend. Die meisten Verkehrsunternehmen arbeiten vor sich hin, nebeneinander her oder gar gegeneinander; dies gilt auch für viele Züge. Vernetzungen untereinander und Anschlußsicherung sind Mangelware und dem Zufall überlassen; dies kann nicht nur bei den (oft nicht vorhandenen) Anschlüssen der Nachtbusse an die Nachtzüge festgestellt werden. Hier wäre es Aufgabe des VRR, eine koordinierende und kontrollierende Funktion wahrzunehmen und über die Umsetzung des ITF zu wachen.

Schwarzfahrer zur Kasse bitten

Fahrscheinkontrollen in Zügen innerhalb des VRR, speziell in Regional-express-Zügen, sind mittlerweile die Ausnahme und nicht mehr die Regel; meine Erfahrung ist: In 8 von 10 Zügen im VRR-Gebiet werde ich nicht kontrolliert. Viele Zugbegleiter scheinen der Auffassung zu sein, daß der Steuerwagen ein hervorragender Ort ist, um interessante Gespräche mit dem Zugführer zu führen oder – falls dieser auf der Lokomotive sitzt – in Ruhe die Tageszeitung zu lesen. Warum lästige Fahrscheinkontrollen und eventuell noch dumme Fragen der Fahrgäste ertragen?

Solche »Zugbegleiter« aber sind der Sache nach überflüssig und von den Kosten her zu teuer. Entweder sie tun ihre Arbeit und minimieren so die Anzahl der Schwarzfahrer und stehen den Kunden als Ansprechpartner zur Verfügung, oder man verzichtet (wie im S-Bahn-Betrieb) auf sie und spart so erhebliche Personalkosten ein.

Vertragsstrafen verlangen

Die Pünktlichkeit und die Sauberkeit der im VRR-Bereich fahrenden Züge der DB Regio Rhein-Ruhr sind nach wie vor absolut unzureichend. Die DB Regio in Essen hat mir jüngst mitgeteilt, daß der VRR bei Unpünktlichkeit Vertragsstrafen in Millionenhöhe verlangen kann. Würde man auf diese Sanktionsmöglichkeit zurückgreifen, stünden dem VRR sicherlich pro Jahr zusätzliche Millionen- (wenn nicht Milliarden-) Beträge zur Verfügung, mit der sich ein desolater Haushalt erst einmal konsolidieren ließe. Und die DB Regio würde entweder endlich kundenorientiert arbeiten oder aber vom Markt verschwinden und durch leistungsstärkere Anbieter ersetzt.

Aber all solche Phantasien scheinen zu schön, um wahr zu werden. Warum die Leistung verbessern, wenn es doch so viel einfacher geht! Die Unterschiede zwischen Melkkühen und VRR-Kunden sind eben manchmal fließend. Wie so vieles im Leben.

Ekkehard Starke

Mehdorn rüffelt den VRR NZZ, 30.9.00

Berlin (dpa). Die Bahn hat die geplanten Preiserhöhungen des VRR scharf kritisiert. Der Konzern hatte sich ursprünglich bereit erklärt, auf eigene Erhöhungen im Nahverkehr zu verzichten, wenn die Verkehrsverbände mit-

ziehen. Jetzt stellte Bahn-Chef Mehdorn diese Absicht wieder in Frage. Er werde einen „preispolitischen Flickenteppich“ nicht akzeptieren. Die Länderregierungen seien gefordert, die Verbände zur Räson zu bringen.

Seit einiger Zeit wird über die Reaktivierung der Güterzugstrecke »Eiserner Rhein« von Antwerpen nach Duisburg diskutiert. Grundsätzlich ist jede Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu begrüßen. Aber ermöglicht diese Strecke vielleicht noch mehr? Würde sie nicht eine gute Verbindung von Mönchengladbach nach Roermond bieten? Eine solche Verbindung wird schließlich von PRO BAHN seit Jahren gefordert. Und wäre sie nicht im zusammenwachsenden Europa auf jeden Fall sinnvoll?

Über diese Fragen wollen wir auf unserer nächsten **Regionalversammlung** sprechen. Unter dem Motto

Der Eiserner Rhein – auch eine Chance für den Personenverkehr?

haben wir Fachleute eingeladen, darunter Vertreter der Städte Mönchengladbach, Wegberg und Krefeld, der IHK Mittlerer Niederrhein und des niederländischen Fahrgastverbands ROVER.

Wir wollen mit ihnen über dies Thema diskutieren und sie für unseren Standpunkt interessieren.

Die Regionalversammlung findet statt
am 11. November um 15.30 Uhr
im Hauptbahnhof Mönchengladbach
Gleis 1 – von der Bahnhofshalle den linken Ausgang nehmen!

Wir hoffen, dass auch Sie/Euch dieses Thema interessiert und dass wir Sie/Euch am 11. November um 15.30 Uhr im Bahnhof Mönchengladbach begrüßen können.

Ekkehard Starke
Regionalverbandsvorsitzender

Britta Behrens
Vorsitzende BG 6, Mönchengladbach

Sonderangebot in die Niederlande

Vom 5.11. bis zum 31.12.2000 bietet die DB zusammen mit den Niederländischen Staatsbahnen (NS) das Angebot »2=1-Aktion« an. Man muss die Fahrt in einem EC- oder ICE-Zug zwischen Köln und Amsterdam antreten. Dabei kann man in Köln, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen oder Emmerich (nur 2mal am Tag möglich) zusteigen und **bis zu jedem beliebigen Bahnhof in den Niederlanden fahren**. Die **Rückfahrt muß am selben Tag** stattfinden. Preis: für **zwei gemeinsam fahrende Personen hin und zurück** in der 2. Klasse im **ICE 98 DM**, in der zweiten Klasse im **EC 96 DM** incl. der Zuschläge/Aufpreise. Leider ist der Übergang in die erste Klasse nicht möglich.

S-Bahn Duisburg–Krefeld–Mönchengladbach geplant

Ab Mai 2001 soll diese Strecke im 30-Minuten-Takt mit den neuen ET 425 befahren werden – das berichtet jedenfalls die NRZ vom 31.8.2000

Komfortauskunft

»In wenigen Tagen« will die Bahn eine Komfortauskunft anbieten, bei der man den Weg von Haus zu Haus abfragen kann, also etwa von der Finkenstr, 5, Duisburg, zur Lister Meile 25, Hannover. Zu finden auf der Website www.bahn.de.

DB will Fahrkartenausgaben schließen

Wie die NRZ vom 5. Oktober 2000 unter Berufung auf den Pressesprecher von DB Regio Rhein-Ruhr berichtet, sollen bundesweit 1000 Bahnhöfe verkauft werden, darunter 33 in NRW, und 250 Fahrkartenausgaben geschlossen werden, darunter 17 »an Rhein und Ruhr« – was immer das genau heißt. Abzuwarten bleibt, ob diese Verringerung des Leistungsangebots tatsächlich die erhofften Mehreinnahmen nach sich zieht.

DB will Speisewagen abschaffen

Ab Sommer 2001 sollen Intercity und Eurocity keine Speisewagen mehr führen. In der zweiten Klasse soll dann eine Minibar durchgehen, in der ersten Klasse soll wie im Flugzeug am Platz serviert werden.

Ob die Rechnung der Bahn aufgeht, wird sich zeigen. Schließlich ist der Speisewagen nun wirklich mal etwas, was die Bahn dem Auto voraus hat, so auch PRO-BAHN-Pressesprecher Frank von Meißner.

Es könnte also sein, dass das Sparen am Speisewagen dazu führt, dass weniger Fahrgäste mitfahren. Wie nennt man das? Kaputtgespart.

Sonderangebot in die Niederlande

Vom 5.11. bis zum 31.12.2000 bietet die DB zusammen mit den Niederländischen Staatsbahnen (NS) das Angebot »2=1-Aktion« an. Man muss die Fahrt in einem EC- oder ICE-Zug zwischen Köln und Amsterdam antreten. Dabei kann man in Köln, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen oder Emmerich (nur 2mal am Tag möglich) zusteigen und **bis zu jedem beliebigen Bahnhof in den Niederlanden fahren**. Die Rückfahrt muß **am selben Tag** stattfinden. Preis: für **zwei gemeinsam fahrende Personen hin und zurück** in der 2. Klasse im ICE **98 DM**, in der zweiten Klasse im EC **96 DM** incl. der Zuschläge/Aufpreise. Leider ist der Übergang in die erste Klasse nicht möglich.

S-Bahn Duisburg–Krefeld–Mönchengladbach geplant

Ab Mai 2001 soll diese Strecke im 30-Minuten-Takt mit den neuen ET 425 befahren werden – das berichtet jedenfalls die NRZ vom 31.8.2000

Komfortauskunft

»In wenigen Tagen« will die Bahn eine Komfortauskunft anbieten, bei der man den Weg von Haus zu Haus abfragen kann, also etwa von der Finckenstr, 5, Duisburg, zur Lister Meile 25, Hannover. Zu finden auf der Webseite www.bahn.de.

DB will Fahrkartenausgaben schließen

Wie die NRZ vom 5. Oktober 2000 unter Berufung auf den Pressesprecher von DB Regio Rhein-Ruhr berichtet, sollen bundesweit 1000 Bahnhöfe verkauft werden, darunter 33 in NRW, und 250 Fahrkartenausgaben geschlossen werden, darunter 17 »an Rhein und Ruhr« – was immer das genau heißt.

Abzuwarten bleibt, ob diese Verringerung des Leistungsangebots tatsächlich die erhofften Mehreinnahmen nach sich zieht.

DB will Speisewagen abschaffen

Ab Sommer 2001 sollen Intercity und Eurocity keine Speisewagen mehr führen. In der zweiten Klasse soll dann eine Minibar durchgehen, in der ersten Klasse soll wie im Flugzeug am Platz serviert werden.

Ob die Rechnung der Bahn aufgeht, wird sich zeigen. Schließlich ist der Speisewagen nun wirklich mal etwas, was die Bahn dem Auto voraus hat, so auch PRO-BAHN-Pressesprecher Frank von Meißner.

Es könnte also sein, dass das Sparen am Speisewagen dazu führt, dass weniger Fahrgäste mitfahren. Wie nennt man das? Kaputtgespart.

NRW-Info auf der Dateneisenbahn

Der interne Rundbrief des PRO-BAHN-Landesverbandes erscheint seit dem Sommer als E-Mail. Der Postversand erwies sich aufgrund der Auflagenentwicklung als zu zeitaufwendig. Da der Mailversand (fast) keinen Aufwand bedeutet, freut sich der Landesverband über jeden weiteren Abonnenten. Das NRW-Info informiert die Mitglieder über das Geschehen im Landesverband und wird als Anlage im Rich-Text-Format verschickt. Bei Interesse E-Mail an Oli4s@friendfactory.com

Recherchedienst

Aus 100.000 selbst archivierte Zeitungsartikeln und anderen Schriften im Bereich Verkehr und Umwelt bieten Umkehr e.V. und Fuss e.V. Recherchen an. Außerdem können sie 3.500 Literaturhinweise auf Infos geben, die nicht im Buchhandel erhältlich sind. Web-site: www.umkehr.de

Hilfreicher Führer durch den Abkürzungs-Dschungel

Abkürzungen öffentlicher Personennahverkehr, zu beziehen vom Zentrum für interdisziplinäre Technikforschung, Hochschulstr. 1, 64258 Darmstadt, Fax 06151-16 67 52.

Wie wir den NiederrheinNachrichten vom 16./17.9.2000 entnehmen konnten, ist der Gebietsentwicklungsplan für Weeze jetzt genehmigt. Damit sind die regionalplanerischen Grundlagen für die zivile Nutzung des Flughafens **Weeze/Laarbruch** geschaffen. Ob es dazu aber wirklich kommt, hängt noch von der Freigabe der Liegenschaften durch die Briten, dem luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren der Bezirksregierung und vom Umfang der vielleicht geplanten weiteren militärischen Nutzung ab.

Schwanhold beruf Kommission »Zukunft der Bahn« ein

Der NRW-Verkehrsminister hat diese Kommission und Vorsitz des früheren Verkehrsministers Franz Josef Kniola einberufen, um die Bahnreform von Bund und Ländern weiter zu entwickeln und den Nahverkehr zu stärken, so eine Pressemitteilung des Verkehrsministeriums. Weiter heißt es: »Deshalb soll die Kommission Vorschläge erarbeiten, um den Schienenverkehr etwa durch die Koordination von Nah- und Fernverkehr, Trassenpreise, Neuorganisation und Finanzierung des Netzes weiter zu verbessern.«

Umsatzsteigerungen bei der DB um 5,1 Prozent auf 14,6 Milliarden DM. Dabei legte der Güterverkehr um 8,2 Prozent und der Personenverkehr um 3,6 Prozent zu. Etwa 30 Prozent des Umsatzes im Personenverkehr entfielen auf den Fernverkehr, der einen Zuwachs um 8,5 Prozent verzeichnete. (AP, 4.8.2000)

Beschwerden bei der DB und den Verkehrsbetrieben – welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

In letzter Zeit haben wir leider häufiger erleben müssen, dass unsere Beschwerden von den Betreibern abgewimmelt werden – zwar höflich, aber immer öfter mit Standardformulierungen, z.B. »Sie haben recht, es ist die Summe vieler, oftmals kleiner Dinge, die den Service ausmachen. Wird eine Facette negativ erlebt, so wirkt sich das auch negativ auf die Gesamtbeurteilung gegenüber allen Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG aus.«

Teilweise lassen Antworten 5 bis 6 Wochen auf sich warten, und eine wirkliche Übernahme von Verantwortung oder Zusagen für die Zukunft gibt es so gut wie nie.

Darüber wollen wir im nächsten Heft berichten. Schreiben Sie uns: Welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

Niederrhein-Info, c/o Susanne Starke-Perschke, Finkenstr. 5, 47057 Duisburg.
Fax 0203 / 37 25 60, E-Mail: NiedInfo@aol.com

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

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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 8. Oktober 2000

Nächste Ausgabe: Weihnachten 2000

Beiträge sind uns immer willkommen! Adresse s. oben

Einsendeschluß: 1. Dezember 2000

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Oktober 2000		
Di 17.	19.00 Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« Alter Markt	6
Do 19.	19.00 Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str. 21, gegenüber Kaufhof	5
Mi 25.	19.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
November 2000		
Do 02.	19.00 Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Sa 04.	15.15 BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	1
Di 07.	19.30 Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahn- hof	4
Mi 08.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Dezember 2000		
Do 09.	19.00 Duisburg »Schacht 4/8« ACHTUNG: eine Woche vorverlegt!	5
Di 21.	19.00 Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« Alter Markt	6
Mi 22.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3
Land und Bund		
Sa 02.	15.15 BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	1
Di 05.	19.30 Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 07.	19.00 Moers, »King-Du« Adresse s.o.	2
Mi 13.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Di 19.	19.00 Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« Alter Markt	6
Do 14.	19.00 Duisburg »Schacht 4/8« ACHTUNG: eine Woche vorverlegt!	5
Regionalversammlung		
11.	15.30 Mönchengladbach, Thema: Eiserner Rhein - auch eine Chance für den Personenverkehr?	RV
Land und Bund		
11.	11. Bundesausschuß, Kassel,	
11.	11. Fachkommissionstag NRW, Essen	
22. bis 25. Nov.	Horber Schiententage, Horb	

Terminplan gültig vom 15. Oktober 2000 bis zum 31. Dezember 2000