

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRhein*info*

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

Tel. (02 03) 35 60 82, Fax (02 03) 37 25 60

E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

16. Jahrgang

Oktober 2001

Nr. 5



**Eiserner Rhein: die Position des
Regionalverbands**

6

Presseecho: Niederrheinbahn im Test

2

**Mönchengladbach: Schnellbus und
verbesserte Anzeigen**

4

Impressum **3**

Verbraucherzentrale

testet Agenturen **8**

Korrespondenten-

bericht Schweiz. **9**

Kurz gemeldet .. **11**

Statt Auto mal Zug gefahren

RHEINBERG (RP). Benno Klottka blickte gedankenträchtig aus dem Fenster. "Ich kenne die Strecke noch von 1948, hätte aber vieles nicht wiedererkannt." Wie zahlreiche andere Fahrgäste ließ sich auch der Kreisbahner im Ruhestand die Gelegenheit nicht entgehen, mit dem roten Triebwagen "Talent" über die NIAG-Gleise zu pendeln. Zwei Strecken standen zur Wahl: Moers–Rheinberg oder Moers–Vluyn.

Jan (3) hatte gleich doppelt Glück. Er fuhr mit seinem Opa, Heiner Wozniak, erst einmal in die "falsche" Richtung und kam so gleich zweimal in den Bahngenuss. Auf dem Rückweg schauten die zwei angestrengt aus dem Fenster. "Da ist Omas Haus", deutete der Knirps plötzlich auf ein weißes Gebäude hinter Bäumen. Die Nasen plattgedrückt. Wie diese beiden schauten sich viele Eltern mit ihren Kindern die gewohnte Umgebung aus völlig neuer Perspektive an. Begeistert drückten die Jungen und Mädchen sich die Nasen an den Scheiben platt, um sich nichts entgehen zu lassen.

Aber auch die ältere Generation lehnte sich nur selten bequem in den blau-

karierten Sitzen zurück. "Da war doch früher ein Bahnhof - und da rechts war ein Stellwerk, ganz bestimmt", es gibt viele Erinnerungen an die Strecke zwischen Rheinberg und Moers. "Es ist etwas Besonderes für uns, wir sind noch nie mit so einem modernen Triebwagen gefahren. Früher sind wir hier mit der Dampflok langgerattert." Kein Vergleich zu dem leisem Fahrgeräusch des modernen Triebwagens VT 643 der DB Regionalbahn Rhein--Ruhr. Sebastian (19) und Andreas (16) sind Bahnfans. Zudem wohnt Sebastian in Budberg, einer der "Bahnhöfe", da war es gar keine Frage mitzufahren.

Aus welchen Gründen die Reisenden auch immer im "Talent" saßen, sie genossen die Sonderfahrt zu Gunsten der Kinderkrebs-Station des Moerser Bethanien-Krankenhauses. Verbindungen schaffen will die Niederrhein-Bahn.

Dieses Konzept am autofreien Aktionstag vorzustellen, war ein geschickter Schachzug. Von RITA HANSEN

(Aus RP-Online (Rheinische Post online) vom 24.9.2001)

AM NIEDERRHEIN. Der Einsatz des Zuges "Talent" am autofreien Samstag auf der Kreisbahnstrecke zwischen Moers und Neukirchen-Vluyn sowie zwischen Moers und Rheinberg hat sich für die Initiatoren "Pro Bahn", NIAG und Deutsche Bahn gelohnt.

Die Zuggäste waren begeistert, berichtete Hubert Dieregsweiler von Pro Bahn. Gut 3000 nutzten am Samstag die Gelegenheit, günstig und genussreich zu den Aktionszentren zu kommen. Die Resonanz zeige, so die Initiative Pro Bahn, dass sich der Betrieb einer Regionalbahn am Niederrhein lohnen würde. Nur der nachmittags einsetzende Regen und ein Zwi-

schenfall in Neukirchen-Vluyn trübten den positiven Gesamteindruck. Dort stellte sich auf der Rückfahrt des "Talent" von Vluyn gegen 12.35 Uhr ein Mann auf die Schiene und stoppte den Zug. Der Zugverkehr sei zu gefährlich, weil in diesem Bereich Kinder über die Gleisanlage wechselten, und außerdem fahre der Zug zu schnell, protestierte der Mann, der von der Polizei von den Schienen geführt wurde. Der Zug war etwa eine halbe Stunde blockiert, so dass eine Hin- und eine Rückfahrt komplett ausfielen. (piz-)

(Aus der NRZ vom 24.9.2001)

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: 12. Oktober 2001

Nächste Ausgabe: zu Weihnachten 2001

Beiträge sind uns immer willkommen! Adresse s. oben

Einsendeschluß: 1. Dezember 2001

Neuer Schnellbus in Mönchengladbach

Samstag 25.8.2001. Über 9 Jahre nach der letzten neuen Schnellbuslinie (SB83) erhält heute Mönchengladbach einen neuen Schnellbus. Diese Maßnahme ist die erste für die Fahrgäste spürbare Konsequenz aus dem 4 Jahre alten Nahverkehrsplan. Pünktlich um 11:12 Uhr schickte Möbus-Leiter Harre den offiziellen Eröffnungsbus der SB1 auf die 22-minütige Reise (siehe Bild) nach *Wickrath Markt*. Der Bus war nicht geschmückt, da es der Ersatzbus war. Der eigentliche Eröffnungsbus konnte das Ziel nicht anzeigen. Aber auch der war nicht geschmückt.

Leider war die gesamte Veranstaltung nicht entsprechend marketingmäßig genutzt – Möbus-typisch eben. In den Zeitungen war vorher irgendwo ein kleiner 5-Zeiler über die Eröffnung, keine Fahrzeiten oder andere Hinweise. An den Bussen war nichts angebracht, z.B. ein großer Aufkleber. Die Leute standen weitgehend ratlos vor dem Bus. Auf den Tafeln des Fahrgastinformationssystems fehlte die SB1 ganz. Laut Herrn Harre ein technisches Problem. Es dauerte bis zum 28.8., dieses Problem zu lösen. Im Bus lagen keine Fahrpläne aus. Es gab aber welche!!!! Die lagen verschämt im Möbus-Informationszentrum.

Ich bin dann mit dem SB1 eine Runde gefahren. Der Fahrer hat den Bus wirklich durch die Gegend geprügelt und er musste nicht an allen Stationen halten. Trotzdem war es ihm nicht



möglich, pünktlich am Ziel zu sein. Hoffentlich wird der Bus an einem normalen Werktag nicht zuviel Verspätung haben und an Akzeptanz verlieren.

Ich hoffe, dass er erst einmal Akzeptanz gewinnt. Denn es ist schon Klasse, wenn man in 11 Minuten von Rheydt Marienplatz in Mönchengladbach am Hbf. ist. Will man zur Hindenburgstraße in Mönchengladbach, so reichen sogar 9 Minuten um bis zur *Musical-Bühne* zu kommen. Das schafft man mit dem Auto nicht. Solange braucht man schon, bis man mit dem Auto aus dem Parkhaus ist. Und

ein attraktiver 30-Minuten Takt ist auch gegeben. Einziger Nachteil im Fahrplan ist der frühe Betriebsschluss an Werktagen um 19:12 Uhr ab Mönchengladbach Hbf. Bei Ladenöffnungszeiten bis 20:00 Uhr ist das zu früh!

Zu meinem größten Erstaunen war der Bus am 25.8. auch schon in der Internet-Auskunft des VRR verfügbar. Diesem ersten innerstädtischen Schnellbus sollen noch weitere 5 Li-

nien folgen: Giesenkirchen in 2002, Rheindalen, Hardt, Neuwerk, Odenkirchen.

Was zum Schmunzeln zum Schluss: Als wir alle so stolz am SB1 standen und auf die Abfahrt warteten, fragte eine ältere Dame Herrn Harre: Fährt der nur heute oder öfters?

Wünschen wir der SB1 viel Erfolg und viele Fahrgäste!

Roland Stahl

Den Beförderungsfall als Kunden erkannt

Ebenfalls seit dem 25.8.2001 werden die **aktuellen** Fahrzeiten der Züge auf den Anzeigentafeln der NVV AG auf dem Bahnhofsvorplatz in Mönchengladbach aufgeführt. Die NVV AG hat ihren Rechner mit dem Reisenden-Informations-System (RIS) der DB AG in Duisburg gekoppelt. Es werden nicht nur die planmäßigen Zeiten angezeigt, sondern auch die voraussichtlichen tatsächlichen Zeiten, und das minutengenau! Da ist die NVV der DB in Mönchengladbach aber weit voraus. Denn die Zugzielanzeiger in Mönchengladbach funktionieren nach wie vor nicht (aktuelle Zielansage: »im Winter«).

Wie Herr Harre von der NVV sagte, wollte die DB AG für die RIS-Infor-

mationen Geld haben. Anstatt sich zu freuen, dass endlich jemand mal was für die Fahrgäste tut, soll dieser Jemand auch noch dafür bezahlen. Es ist unglaublich, was sich die DB AG erlaubt! Man einigte sich dann aber auf einen gegenseitigen Datenaustausch, sodass die Möbus-Bus-Daten jetzt auch ins RIS gehen.

In letzter Zeit habe ich des öfteren das Gefühl, dass Möbus die Beförderungsfälle als Kunden erkennt.

Auch im neuen, ab 29.9.2001 gültigen Fahrplan sind zum ersten Mal keine direkt sichtbaren Reduzierungen. Es sind überhaupt nur geringfügige Änderungen gemacht worden.

Roland Stahl

Güter gehören auf die Bahn - auch am Niederrhein!

Unter diesem Motto bezieht der PRO-BAHN-Regionalverband Niederrhein e.V. mit zehn Thesen zum »Eisernen Rhein«, der geplanten Schienengüterverbindung zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet, Stellung in der aktuellen Diskussion. Der PRO-BAHN-Regionalverband Niederrhein gehört zu den Befürwortern eines Verkehrs auf der historischen Trasse. Im Folgenden lauten die Thesen:

1. Der "Eiserne Rhein", der über die historische Eisenbahntrasse Antwerpen–Berlin führt, stellt eine hervorragende Chance dar, den Schienenpersonenfernverkehr zu den europäischen Nachbarn wieder zu beleben. Angesichts der schlechten Verbindungen zu den Nachbarländern bei wachsender Bedeutung von Mobilität für Arbeitsplatz und Freizeit sollte diese Möglichkeit genutzt werden.

2. Es ist auf keiner Ebene irgendeine Umweltverträglichkeitsprüfung für den deutschen Teil des "Eisernen Rheins" notwendig, da dieser hier ausschließlich bereits in Betrieb befindliche Strecken nutzt. Ein europäisches Verfahren ist ausschließlich für das niederländische Naturschutzgebiet "De Meinweg" zulässig. Einsprüche wirken sich deswegen nur auf diesen Teil aus.

3. Der "Eiserne Rhein" ist vor allem eine Abkürzung. Sollte der niederlän-

dische Streckenabschnitt durch den "Meinweg" oder anderweitig nicht gebaut werden, ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der Züge immer noch über Mönchengladbach–Krefeld verkehren würde, nur dann auf einem Umweg über Venlo–Kaldenkirchen oder Aachen–Mönchengladbach.

4. Sollte der "Eiserne Rhein" generell als Projekt verhindert werden, würde sich der Verkehr entweder auf die Straße verlagern oder eine Gefährdung des "Logports" in Rheinhausen, der als Drehscheibe für internationale Märkte Arbeitsplätze in der Region schafft, wäre die Folge.

5. Eine Alternativ-Trasse entlang der A 40 würde das Projekt erheblich verzögern, da für eine Neubaustrecke ein Realisierungszeitraum von 10 bis 20 Jahren zu erwarten ist. Die Kosten von geschätzten zwei bis vier Milliarden DM sind weder volks- noch betriebswirtschaftlich eine sinnvolle Investiti-

on, solange bereits vorhandene Strecken noch nicht bzw. nicht mehr ausgelastet sind. Jede Ausgabe für dieses Projekt würde Finanzmittel anderweitig entziehen, die z.B. für den ÖPNV genutzt werden könnten.

6. Die Anbindung der A-40-Variante an den Personenverkehr wäre zu aufwändig, da sie Siedlungen nur am Rande tangiert. Außerdem: Diese Variante hat ebenfalls ihre Gegner, z.B. in Kempen. Auch hier ist mit dem Widerstand aller zu rechnen, die in unmittelbarer Nachbarschaft wohnen. Kirchturmpolitik verlagert Probleme, ist (bewusst?) obstruktiv und schadet der Allgemeinheit! Grundprinzip muss sein, mögliche Belastungen durch gleichmäßige Verteilung auf bestehende oder mit geringem Aufwand zu reaktivierende Strecken zu verringern.

7. Die Nutzung der historischen Strecke Dalheim–Roermond ist eine besondere Chance, dort auch Personenverkehr zu etablieren. Es bestand seitens der Gemeinden Wegberg und Roermond bislang kein Interesse, diese Strecke für den ÖPNV auf eigene Kosten zu betreiben. Daher ist eine Mischfinanzierung eines grenzüberschreitenden ÖPNV durch den Güterverkehr als Zukunftschance sinnvoll.

8. Der Schienengüterverkehr in der Region war in den letzten Jahren stark rückläufig. Noch in den 70er-Jahren war das Aufkommen wesentlich höher

- man denke an die heute stillgelegten Rangierbahnhöfe in Krefeld-Oppum und Hohenbudberg. Der Güterverkehr hat zu dieser Zeit auch den Personenverkehr mitfinanziert. Das Wiedererstarken des Güterverkehrs bietet eine Chance, den bestehenden Personenverkehr finanziell zu unterstützen, so dass auf Angebotskürzungen in diesem Bereich verzichtet werden kann. Außerdem eröffnet der "Eiserne Rhein" die Möglichkeit, andere mögliche Betreiber für diese Strecke zu interessieren.

9. Bei der Lärmfeststellung und anderen Umweltkriterien darf bei Schienen- und Straßenverkehr nicht mit verschiedenen Maßstäben gemessen werden. Aus Umweltgründen wie z. B. Klimaschutz ist die weitere Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene grundsätzlich zu unterstützen. Sie führt ferner zu einer Reduzierung der Verkehrsdichte auf den Straßen. Bezüglich der Lärmreduzierung gibt es zukunftsträchtige internationale Projekte, die PRO BAHN unterstützt.

10. Es ist häufig auf hohe Risiken bei Gefahrguttransporten über die Straße hingewiesen worden. Hingegen ist die Abwicklung derartiger Transporte auf der Schiene längst gängige Praxis und hat ihre Sicherheit unter Beweis gestellt.

30 Reisebüros mit DB-Zeichen standen vor der von der Verbraucherzentrale NRW gestellten Aufgabe, den billigsten Tarif für einen eintägigen Trip von Bonn nach Amsterdam und retour zu finden. Für die Gäste, die in Köln starten und am selben Tag zurückkehren, hält die Bahn »Amsterdam Spezial« bereit. Das Ticket kostet in der 2. Klasse gerade mal 98 Mark. Am Wochenende reicht der Betrag sogar für zwei.

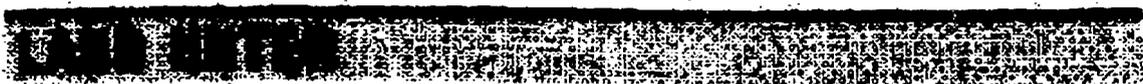
Vom Schnäppchen wussten gerade mal zwölf Agenturen. Nur dort kamen die Fachleute fürs Reisen auf die Sparidee, das Spezialangebot mit einem Ticket Bonn-Köln zu kombinieren. Im Interregio kostet die

Strecke hin und zurück 26,80 Mark. Gesamt also: 124,80 Mark.

Statt dessen warteten die 18 Agenturen mit 14 verschiedenen Preisen auf. Mal sollte die Reise 145 DM, mal 168,40 DM kosten oder sogar über 200 DM.

Anders als der Amsterdam-Sonder tarif zählt das »Guten-Abend-Ticket« zu den weithin bekannten Vergünstigungen. Damit kostet eine einfache Fahrt von Düsseldorf nach Hamburg ab 19 Uhr 59 Mark. Doch selbst an diesem Klassiker scheiterten 17 Agenturen. Sie verlangten mal 116 Mark, mal 121 Mark. Der Spitzenreiter brachte es auf 131 Mark.

(Quelle: <http://www.vz-nrw.de/SES28365034/doc1814A.html>, Stand 04.10.2001)



Unternehmen Zuschlag

Das Tarifsystern der Deutschen Bahn ist so variabel - dass sich selbst die Bahn-Agenturen den Preisen nur großräumig annähern. Und oft genug völlig daneben liegen: Bei einer Stichprobe der Verbraucherzentrale NRW nannten 30 offizielle Bahn-Verkaufsstellen in Kölner, Wuppertaler und Bielefelder Reisebüros sage und schreibe 14 verschiedene Preise. Wohlgenerkt, für ein und die selbe Testfahrt,

Bonn-Amsterdam und zurück. Schlimmer noch: Die Tester äußerten nicht nur ausdrücklich den Wunsch nach dem günstigsten Tarif, sie lieferten ihn gleich mit: Für die Route existiert ein Sonderangebot von 98 Mark. Dessen ungeachtet offerierten die ahnungslosen Experten Tickets zwischen 145 Mark und 201,60 Mark. Im Auftrag der Deutschen Bahn. Unternehmen Zuschlag... (NRZ)

Bahnverkehr in der Schweiz

Unser »Schweiz-Korrespondent« Michael Kraus war vor Ort und berichtet aus dem Land des funktionierenden Bahnverkehrs

Rhätische Bahn

Im Jahr 2000 bestes Geschäftsergebnis. Dazu trägt die VEREINA-Linie nicht unerheblich bei. Die Schlangen der Autofahrer, die im Winter per Bahn durch den Tunnel wollen, sind mittlerweile so lang, dass vereinbart wurde, zusätzlichen Parkplatz zu schaffen und die Verladebahnhöfe entsprechend umzugestalten. Auch im Sommergeverkehr ist stets genug Andrang.

Es wurde zusätzlicher Güterverkehr eingerichtet. Durch Transportaufträge bedingt, wurde der Müllverkehr zu der Verbrennungsanlage in Untervaz erheblich ausgeweitet und zusätzliche Tragwagen und ACTS-Container beschafft. Ferner läuft auch der Holzverkehr sehr gut, so dass auch von Davos Dorf aus Güterwagen, per LKW-Kran beladen, versandt werden. Zielrichtung ist Italien und teilweise auch Österreich.

Das neue Containerverladezentrum oberhalb von Samedan ist eingeweiht und gut in Betrieb. Weiterhin gut läuft der Verkehr mit Wechselpritschen und Postcontainern, ferner werden den Frühzügen Richtung Vereina von Landquart aus Kühlcontainer von COOP mitgegeben.

Es herrschen weiterhin rege Bautätigkeiten. Zum einen werden Gleisanlagen generalüberholt und neu gebaut, so z.B. die Linie Richtung Davos ab Davos Wolfgang, zum anderen weitere Lawinenschutzmaßnahmen ergriffen (Albula-Linie), sowie die Fahrleitung grundlegend erneuert. Dazu gehörte dann auch eine Neuverkabelung der Signalisierung und der Neubau von Kabelkanälen. Da der Zugverkehr nicht gestört werden soll, laufen diese Arbeiten nach 22:00 Uhr. Für die Gleisbauarbeiten ist die Firma J.A. Müller zuständig.

In Landquart laufen zur Zeit die Generalüberholungen sämtlicher Fahrzeuge der Frauenfeld-Wil-Bahn, dabei werden die Fahrzeuge auch mit einem neuen reflektierenden Anstrich versehen, um nachts gut sichtbar zu sein. Ferner werden die Triebwagen der Serie 511ff generalüberholt und auch die Loks der Serie 620 ff. Diese sind dann an den rechteckigen Scheinwerfern zu erkennen.

SBB

Die Neitechzüge der SBB wurden vorübergehend stillgelegt, da sich Schrauben an den Drehgestellen gelockert

hatten (DIE SBB HABEN EINE SCHRAUBE LOCKER, so die Presse). Ersatzweise fuhren Züge meistens aus Einheitswagen I gebildet.

Inzwischen fahren die Neigezüge wieder, nachdem sie untersucht worden waren. Die Ursache scheint behoben zu sein. Fahrkomfort und Beschleunigung hervorragend. Innen im Fahrgastraum teilweise mit Sprüchen von Schweizer Persönlichkeiten verziert. (In meinem Falle von Friedrich Dürrenmatt.)

Bordservice=Restaurant und Minibar. Die Bauarbeiten in Zürich im Rahmen von Bahn 2000 kommen gut voran. In Zürich wird der Bereich, der der Bahnhofsstraße zugewandt ist, gleichmäßig komplett umgebaut. Grund ist die Erhöhung der Aus- und Einfahrgleise in Richtung Thalwil, da der Tunnel fertig ist, und zwanzig Kilometer bis Thalwil nun verläuft. Die Gleise werden innerhalb dieses Tunnels zur Zeit verlegt. Das ehemalige Kohlendreieck beherbergt nun zwei Gleise, die beiden anderen werden zur Zeit neu trassiert.

An anderen Bahnhöfen sollen weitere Modernisierungen vorgenommen werden. Ein entsprechendes Programm wird zur Zeit aufgelegt. Hierzu zählt die Anzeige der Züge in Echtzeit, Fahrgastinfo und Fahrkartenautomat und eine Werbefläche. Auch soll es eine neue Beleuchtung geben und einen angestrahlten Mast als Orientierung.

Bus und Straßenbahn

In Zürich läuft das erste COBRA-TRAM mit Einzelradantrieb. Ich wünsche gute Fahrt. Da die Federwege kurz gehalten sind, wird es wohl am Fahrkomfort zu Abstrichen kommen. Bestellt sind 75 Stück, Preis 3,7 Mio Franken. Länge 37 m.

Das Unternehmen "der Bus von Chu" setzt nunmehr auch Neoplan-Doppelstockbusse ein, die im Gegensatz zur Postversion drei Türen haben. Ansonsten fahren Mercedes Sprinter als neue Kleinbusse. Ferner sind zwei MidiBusse von Neoplan nach Bern vermietet.

DIE POST fährt neu auch mit CITARO-GELENKBUSSEN von Mercedes-Benz mit Klimaanlage.

EBT /VHB -Gruppe heute Regionalverkehr Mittelland

Eine Gruppe, die im Nahverkehr tätig ist und Bahn- und Busverkehr anbietet. Das Fahrzeugmaterial ist topgepflegt, es besteht aus Schwertriebwagen, NPZ-Vorläufer und NPZ, jeweils dreiteilige Einheiten. Es werden neben S-Bahn-Diensten für die S-Bahn-Bern auch Express-S-Bahn angeboten, die nur an wichtigen Stationen halten. Minimum ist ein Stunden-Takt, jeweils für beide Arten.

Diese Bahn betreibt auch Güterverkehr. Hierzu stehen zwei Maschinen

der Baureihe zur Verfügung, die für die Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) speziell entwickelt worden sind (RE 4/4 IV heute Baureihe 456). Diese leisten 3300 kw und sind 125 km /h maximal schnell. Antrieb ist Umrichterelektronik mit Drehstromfahrmotoren. Für spezielle Bahnhöfe stehen Rangierloks modernster Bauart bereit, die auch für die PTT entwickelt worden sind. Die Güterzüge fahren – wie die anderen Züge auch – direkt durch die Ortschaften, quasi an den Hühnerställen vorbei... kleiner Hinweis für die Gegner des Eisernen Rheins ...

Die noch vorhandenen Loks der Baureihe Re 4/4 II sind zur Zeit bei SBB--

Cargo im Einsatz, es herrscht Lokmangel infolge getrennter Umläufe für Personen- und Güterverkehr. Sie können am Gotthard beobachtet werden, zusammen mit RE 6/6 als RE 10/10, d.h. als Kombination mit 10 angetriebenen Achsen für Durchgangsgüterzüge.

Knoten Zürich

Es wird noch ein dritter Bahnhof gebaut bis 2012 (Bahnhof Löwenstraße). Die unterirdische Ergänzungslinie bis Thalwil hat noch keine Gleise, die Anschlüsse ans Netz liegen aber schon.

Kurz gemeldet

+++++++**Neues NRW-Ticket:** Das SchönerTagTicketNRW kostet 50 DM und gilt in ganz NRW in der zweiten Klasse für bis zu fünf Personen oder für Familien mit beliebig vielen eigenen Kindern unter 18 Jahren. Es gilt montags bis freitags zwischen 9 Uhr morgens und 3 Uhr früh des Folgetags (an gesetzlichen NRW-Feiertagen innerhalb der Woche bereits ab 0 Uhr).+++++++**NRW-plus** gilt jetzt auch ohne Mehrkosten für die Fahrt **zum** Bahnhof+++++++**Zeitkarten jetzt auch übers Internet:** Tickets der Verkehrsverbände AVV, VRR und VRS über <https://ticketservice.bahn.de> bestellbar+++++++Mit <http://print2web.hafas.de/bin/query.exe/dn> kann man sich **persönliche PDF-Fahrpläne** erstellen.+++++++**Sonderangebote im Metropolitan:** Mit BahnCard **ab 144 DM** von Köln nach HH und zurück+++++++Internetportal www.verkehrsinfo.nrw.de seit einem halben Jahr im Netz – 2.300 Adressen mit Verkehrsinformationen bequem abrufbar+++++++**Neue Vereinigung "Die Bahnen":** Connex, Rhenus Keolis, Norddeutsche Nahverkehr GmbH, Regionalverkehr Mittelland AG, Niederbarminer Eisenbahn AG und RP Eisenbahn für mehr Wettbewerb auf der Schiene.+++++

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Oktober 2001		Vorstand	
Do 18.	19.00	Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str., gegenüber »Kaufhof«	5
Mi 24.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
November 2001		Land und Bund	
Sa 03.	15.15	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	1
Do 08.	19.00	Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 13.	19.30	Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 14.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Do 15.	19.00	Duisburg »Schacht 4/8« Düsseldorfer Str., gegenüber »Kaufhof«	5
Dezember 2001		Land und Bund	
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof!	6
Mi 28.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Sa 01.	15.15	BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	1
Do 06.	19.00	Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 11.	19.30	Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 12.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
		Terminplan gültig vom 18. Oktober 2001 bis zum 31. Dezember 2001	