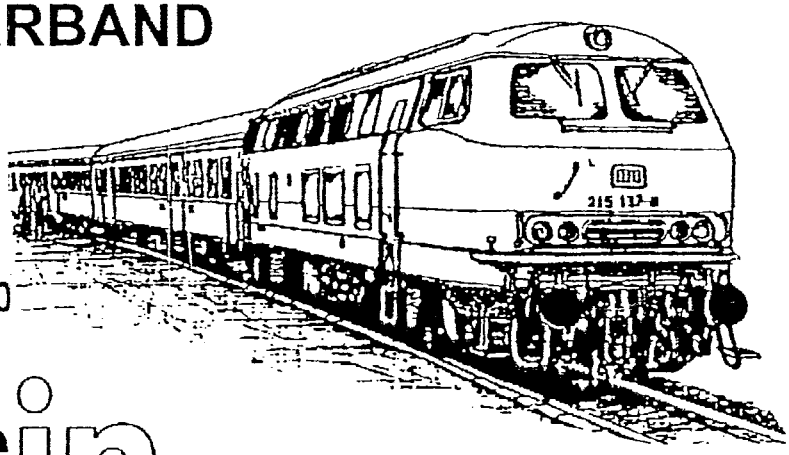
# PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

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


niederrheinfo

15. Jahrgang

6/ Dezember 2000

## Inhalt


Bericht von der 3. Regionalversammlung . . . 2
Impressum . . . . 5

Berichte aus den BGs . . . . . 6
Brief des Regionalvorsitzenden . 7

Schwerpunkt: Beschwerden – was nützen sie? . 8

Kurz gemeldet 11

Termine . . . . . 12


Die Redaktion wünscht allen ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr!

# Bericht von der 3. Regionalversammlung

## »Der Eiserne Rhein – auch eine Chance für den Personenverkehr?«

Diese Frage stand als einziges Thema auf der Tagesordnung der 3. Regionalversammlung von PRO BAHN Niederrhein. Ort der Versammlung war der ehemalige Kantinenraum des Mönchengladbacher Hauptbahnhofes, in dem der Regionalvorsitzende Ekkehard Starke zahlreiche Interessenten begrüßen konnte.

Nach Einführung in das Thema und Hinweisen zum Ablauf der Versammlung (Referate/Diskussion) wurden die Vertreter der angeschriebenen Städte vorgestellt, die der Einladung zwecks Darlegung ihrer Standpunkte gefolgt waren. Weiterhin war der niederländische Fahrgastverband ROVER vertreten. Die IHK Mittlerer Niederrhein und das Regierungspräsidium hatten abgesagt.

Jedem Referenten wurden 10 Minuten Redezeit zugestanden. Ekkehard Starke wies zu Beginn darauf hin, dass für PRO BAHN der Reiseverkehr im Vordergrund stehe.

Stadt Wegberg – vertreten durch Herrn Klein (Leiter des Hauptamtes)

- seit 25 Jahren Ringen um Personenverkehr
- Eröffnung ÖPNV stand an bis Roermond
- einsetzende Diskussionen über den Eisernen Rhein stoppte weitere Überlegungen
- Ablehnung Güterverkehr auf dem Eisernen Rhein wegen zu alter Infrastruktur
- Personenverkehr wird favorisiert (Halbstundentakt möglich)
- nur eingeschränkte Finanzmittel (Stadt ist nicht Aufgabenträger)

Stadt Krefeld – vertreten durch Herrn Hülser (Leiter des Referats Stadtpolitik)

- Stadt Krefeld betroffen durch den Eisernen Rhein
- Bemühungen um internationalen Verkehr, bisher vergeblich
- Personenverkehr nach Venlo nur, wenn Eiserner Rhein über Venlo
- Untersuchungen auf niederländischer und deutscher Seite entlang A 40

Stadt Mönchengladbach – vertreten durch Herrn Hecht (Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Verkehr)

- Strecke Mönchengladbach–Dalheim –Roermond – historische Verbindung
- Einstellung Güterverkehr 1992
- 1997 wurden neue Gutachten erstellt

- Steigerung von 560 bis 2500 Fahrgästen nach Roermond in 2010
- Problem: auf niederländischer Seite befindet sich ein Naturpark
- leisere Fahrzeuge für Fahrten im Naturpark Voraussetzung
- Taktausdehnung möglich (mittel- bis langfristig)
- 10-Jahresvertrag mit dem AVV abgeschlossen
- Gespräche über Personenverkehr, wenn Umweltverträglichkeitsprüfungen für den internationalen Güterverkehr vorliegen.

Fahrgastverband ROVER – vertreten durch Herrn Spoor
- südliche Varianten haben Chancen
- Entscheidungsdauer bis zu 10 Jahren

Für PRO BAHN verlas Bernhard Cremer (stellvertretender Landesvorsitzender) folgende Aussagen:
- Verkehrzuwachs-Prognosen dreifach im Vergleich zum Ist-Stand (vermehrte Staugefahren), dadurch Nachholbedarf Schiene
- bereits Verbesserung Personenverkehr Venlo–Kaldenkirchen–Mönchengladbach
- Busfahrzeiten Mönchengladbach–Roermond mit Umsteigezwang unattraktiv
- daher Bahnverbindung von besonderer Bedeutung
- Ansiedlung von Gewerbegebieten möglich
- Anliegergemeinden sind für Personenverkehr (mit neuen Fahrzeugen)

Vom Regierungspräsidenten lag eine schriftliche Stellungnahme vor. Daraus zitierte E. Starke einige Passagen:
- 60-Minuten-Takt bis 2015 vorgesehen
- Güterverkehr auch über andere Trassen möglich
- Diskussion zur 2. Bahnreform abwarten
- unabhängiger Netzbetreiber möglich
- evtl. Fernverkehr Antwerpen-Berlin nicht sinnvoll, wenn Güterverkehr wieder eingeführt wird
- evtl. Kombination von Straßenbahn/Eisenbahn bis Mönchengladbach möglich.

In einer ersten Fragen-Runde, die nur aus Verständnisfragen zu den Aussagen der einzelnen Referenten bestand, ging es um den Beginn der Befahrbarkeit der historischen Trasse (ab 2002?), Bedeutung für Mönchengladbach im Güterverkehr (keine, Personenverkehr: ja), Siemens Prüfcenter, Wildenrath (vertraglich gesichert für 30 Jahre, sonst keine Beziehung zum Eisernen Rhein), mögliche Gleisanschlüsse (Untersuchungen haben stattgefunden).

Lautstarke Meinungsverschiedenheiten zum Thema der Veranstaltung traten auf, als vermehrt Fragen aus dem Zuhörerkreis zum Thema Eiserner Rhein in Bezug auf den geplanten in-

ternationalen Güterverkehr gestellt wurden. Beigetragen hatte dazu möglicherweise eine sinnentstellte Presseveröffentlichung in der lokalen Presse, die den Eisernen Rhein zum Schwerpunkt gemacht hatte (Reizthema). Der Regionalvorsitzende versuchte, das eigentliche Thema der Veranstaltung noch einmal zu verdeutlichen (Personenverkehr – Hinweis auf Satzung).

Nach ca. 15 Minuten Pause begann die Diskussionsrunde mit den Referenten. Infolge der vorangegangenen Kontroversen hatten ca. ein Drittel der Besucher den Raum verlassen. Fragen aus dem Zuhörerkreis bezogen sich sowohl auf den Reisezug- wie auch auf den Güterverkehr.

Stichpunkte hierzu:

- Neubaustrecke zum Stadion-Neubau Mönchengladbach – zwei Trassenverläufe möglich (eigentlich nicht zum Thema gehörend).
- Kombination Straßenbahn/Eisenbahn – aus Sicht der Stadt Mönchengladbach nur in Kombination mit Elektrifizierung machbar, scheidet daher aus. (Anmerkung aus dem Zuhörerkreis: auch Dieselvariante möglich.)
- Güterverkehr: DB fährt ein Knotenpunktsystem – Verkehr über Wegberg mit Containern realistischer als durch Kempen (Variante A40).
- Problem Lärmschutz bei Güter- und Personenverkehr: nur bei Neubau möglich.
- Führung des Eisernen Rheines über Venlo-Düsseldorf als direkte Verbindung? – Interessen der Stadt Mönchengladbach dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- Kombi-Verkehre Mönchengladbach-Venlo auch nach Roermond möglich? – Regionaler Güterverkehr ist kein Problem seitens der Region.
- Entwicklung neuer Logistik-Konzepte? Vorschlag, Güterverkehr über verschiedene Trassen abzuwickeln.
- Konflikt Güter-/Personenverkehr: Mischkalkulation günstiger für Strecke Mönchengladbach-Roermond? – Stadt Wegberg: Der Güterverkehr ist nicht notwendig, um den Personenverkehr zu betreiben.
- Reaktivierung Güterverkehr nur, soweit keine baulichen Veränderungen notwendig, ansonsten Planfeststellungsverfahren erforderlich.
- Stadt Wegberg: Wir haben die Reaktivierung der Strecke als Güterverkehrsstrecke seit 1975 gefordert, erhielten damals die Auskunft von der DB, die Strecke sei dafür nicht geeignet. Bis 1988 gab es Versuche seitens der DB, den Personenverkehr einzustellen, Aufleben des Eisernen Rheins stellt Vereinbarungen auf den Kopf.

Abschließend bat der Regionalvorsitzende die Vertreter der drei Städte um eine Aussage zu den Änderungen im SPNV in den nächsten fünf Jahren.

Stadt Wegberg:
- Hoffnung auf baldiges Ende der Diskussion zum Eisernen Rhein
- Festlegung der Trasse durch gemeinsame Vereinbarung
- Mönchengladbach–Roermond attraktiver SPNV

Stadt Krefeld:
- NRW steht zu ÖPNV
- weiterhin kein Schnellverkehr in der Region
- Niveau bleibt in den nächsten fünf Jahren

Stadt Mönchengladbach
- für Verlegung von Verkehren auf die Schiene
- keine Veränderungen in den nächsten fünf Jahren
- ab 2007 neue Investititonen erforderlich (Strecke nach Roermond)

ROVER
- nochmals Hinweis auf südliche Varianten in NL für Eisernen Rhein mit besten Chancen auf Realisierung
- Veranstaltung hierzu in Venlo am 16.11.2000

Nach Worten des Dankes sowohl an die BG 6 für die Vorbereitung der Veranstaltung sowie an die Referenten schloss der Regionalvorsitzende gegen 18.00 Uhr die Sitzung.

Krefeld, 25.11.2000, *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
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!
**Redaktionsschluss dieser Ausgabe:** 14. Dezember 2000
**Nächste Ausgabe:** Mitte Februar 2001
**Beiträge** sind uns immer willkommen! Adresse s. oben
**Einsendeschluß:** 1. Februar 2001

## BG 4, Wesel

Leider gibt es zur Zeit nicht viel Positives zu berichten.

Die Buslinie 61 (Empel–Rees–Isselburg–Bocholt) wird bis auf weiteres nicht nach Rees-Busbahnhof verlängert, der Kreis Kleve hat trotz Bedarfs kein Interesse! Vorgeschoben werden angebliche Probleme mit der NIAG, die auf einem kleinen Teilstück der geplanten Linienführung die Buslinie 87 betreibt. (Der Kreis und die NIAG – ein altes Thema.)

Seit dem Fahrplanwechsel vom 5.11.2000 ist die Region im Schienenverkehr von den Niederlanden abgekoppelt.

Trotz intensiven Bemühungen der BG 4 ist es nicht gelungen, dies zu verhindern. Ein Versagen der zuständigen Gremien NVN und Verkehrsministerium ist hier leider festzustellen! Evtl. eröffnet sich aber ein Weg, den nötigen Druck aufzubauen, um eine grundlegende Änderung herbeizuführen!

Es ist viel zu tun, packen wir es an!

Mit freundlichen Grüßen,

*J.Peters*

## BG 5, Duisburg

Am 20. November hat die Duisburger Verkehrsgesellschaft praktisch ohne Vorwarnung das Prinzip »Einsteigen nur vorn« eingeführt. Überraschte Fahrgäste, Schlangen am Einstieg und Verspätungen sind an der Tagesordnung. Dazu schreibt unser Leser Lothar Ebbers:

»... aber jetzt verkauft die DVG diese Maßnahme unter dem Motto "Super! Man geht jetzt nach vorne!" dem staunenden Fahrgast als optimale Lösung. Zitat: "Vorne hat immer positive Eigenschafen." Kein Hinweis darauf, wie sich z.B. Fahrgäste mit Kinderwagen, großem Gepäck oder Fahrrädern verhalten sollen. Wenn die DVG dieses positive Marketing schon früher entdeckt hätte, wären doch ganz andere Begründungen für Angebotsverschlechterungen möglich gewesen: Bei Taktausdünnung z.B. das Motto: "Klasse! Fahrplan jetzt besser merkbar!" Bei früherem Betriebsschluss: "Endlich! Jetzt abends früher zu Hause!" Für die Fahrgäste aus Ratingsee, die jetzt auf dem Weg zur Innenstadt in Meiderich Süd umsteigen müssen: "Prima! Jetzt kann man zwischendurch auch noch einkaufen!" Und wenn dann dank der neuen Abfertigung die Fahrzeiten der Busse verlängert werden müssen, lassen sich auch dabei die positiven Seiten herausstellen: "Hurra! Jetzt weniger Hektik und mehr Pünktlichkeit!"«

*Liebe PRO BAHN-Mitglieder,*

das zu Ende gehende Jahr möchte ich gern für einen kurzen Rückblick nutzen. Begann das Jahr mit dem Zugunglück von Brühl, das bis heute viele Fragen hinsichtlich der Sicherheit der Bahn, der Ausbildung ihres Personals, aber auch der ehrlichen Analyse von Fehlern und ihrer Beseitigung aufgeworfen hat, so gab es – jedenfalls aus meiner Sicht – in den folgenden Monaten im Bund, im Land und in unserer Region wenig Aufregendes. Schade, daß der Rücktritt von Herrn Klimmt wohl tatsächlich wegen umstrittener Praktiken beim 1. FC. Saarbrücken geschah und nicht, weil er in der Verkehrspolitik keine entscheidenden Impulse zu setzen vermochte.

Blicken wir aber auf die »Niederungen« unseres Regionalverbands, so können wir auf gute Ergebnisse zurückblicken. Wir haben drei interessante und z.T. sehr gute Regionalversammlungen durchgeführt, auf denen wir mit wichtigen Gästen aktuelle und spannende Themen diskutiert haben. Daneben gab es interessante lokale Veranstaltungen, bei denen Mitglieder von PRO BAHN aktiv waren und für unsere Anliegen geworben haben. Und nicht zuletzt die Arbeit in den Bezirksgruppen war einerseits konkreten Problemen vor Ort zugewandt und hat andererseits längerfristige Perspektiven und Projekte in den Mittelpunkt gestellt.

Diese Vielfalt von Aktivitäten ist ein wichtiges Kennzeichen unseres Fahrgastverbands und überzeugt auch andere. Dafür aber ist viel Kompetenz und Engagement erforderlich – ehrenamtlich, versteht sich.

Daher möchte ich an dieser Stelle allen, die unserer Arbeit ihr Wissen und ihre Zeit zur Verfügung gestellt haben, dafür ganz herzlich danken. Und diejenigen, die »nur« unser NiederrheinInfo lesen, das uns alle seit Jahren in gekonnter Manier mit wichtigen Informationen versorgt und spannende Diskussionen vermittelt, möchte ich ermutigen: Gehen Sie in Ihre Bezirksgruppen! Kommen Sie zu unseren Regionalversammlungen! Unser Wissen, unsere Erfahrung und unser Sich-Einmischen sind gefragt!

In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr

Ihr/Euer

*Ekkehard Starke, Regionalverbandsvorsitzender*

# Beschwerden bei der DB Regio und den Verkehrsbetrieben – nützen sie?

Sie heißen »Servicetelefon« oder »Regionale Ansprechpartner Nahverkehr«, und sie versprechen die rasche Bearbeitung von Beschwerden.

Was ist dran an diesen Versprechungen? Kann man sich wirklich an ein Nahverkehrsunternehmen wenden, ein Problem äußern und darauf hoffen, dass das Problem abgestellt wird? Oder wird man mit netten Worten abgespeist, kann auf die Beseitigung des Übels aber lange warten?

Das wollten wir wissen, und deshalb haben wir im folgenden einige Beschwerdefälle und deren Bearbeitung durch die Verkehrsunternehmen unter die Lupe genommen.

Im Kasten auf der gegenüberliegenden Seite haben wir das Verhalten der Betriebe in den jeweiligen Einzelfällen mit Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft oder nicht vorhanden) benotet .

*Fall 1: Defekte Fahrscheinentwerter in Mülheim-Styrum*

Ein Schreiben an den VRR vom 26.6. wurde am 7.7. beantwortet. Tenor: Man kenne die Probleme, könne sie aber nicht abstellen, da dafür die DB zuständig sei. Man habe das Schreiben weiter geleitet.
Bis heute keine Antwort von der DB.

*Fall 2: Abfahrt eines Zuges bei Einfahrt des Anschlusszuges in den Bahnhof*

RE1 und RE3 sind in Duisburg verknüpft. Der RE1 ist geringfügig verspätet, der RE3 fährt ab, obwohl der RE1 gerade einfährt.

*Fall 3: Festhalten eines Zuges kurz hinter dem Bahnhof*

Am 13.6.2000 wurde der RE 11164 kurz hinter Oberhausen angehalten, stand fast eine Stunde lang dort. Der Zugbegleiter gibt die Information, es gehe »in wenigen Minuten« weiter, verlässt auf freier Strecke den Zug und besteigt die Lok. Und ward nicht mehr gesehen, bis der Zug weiterfuhr.

Beide Fälle wurden der DB Regio schriftlich berichtet, und zwar am 19.6. und am 26.6.2000. Eine Antwort kam am 16.8.2000, also zwei Monate später. Zusammengesetzt aus Textbausteinen, darunter »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.« Aha! Eine

Die Ergebnisse im Überblick

| | Mängel-beseitigung | Problem-analyse | Reaktions-geschwindigkeit | Verständnis f. Fahrgäste |
|---|---|---|---|---|
| VRR, Fall 1 | 5 | 3 | 2 | 5 |
| VRR, Fall 7 | 5 | 3 | 3 | 5 |
| DB, Fall 1 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| DB, Fall 2 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| DB, Fall 3 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| DB, Fall 8 | 5 | 3 | 3 | 2 |
| DVG, Fall 4 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| NIAG, Fall 5 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| NIAG, Fall 6 | 5 | 5 | 2 | 5 |

Stunde Stehen ohne Information ist also nur eine »Facette«! Und: »Eine absolute Pünktlichkeit ist nicht erreichbar. Die Bindung an die Schiene und an den Fahrplan einerseits und die Abhängigkeit vom zuverlässigen Funktionieren der verschiedenen technischen Komponenten können Planabweichungen verursachen, die nicht vermeidbar sind.« Pünktlich wie die Eisenbahn – diese Zeiten sind offenbar vorbei und werden auch nicht mehr angestrebt. Oder?

*Fall 4: Fahrer raucht beim Fahren (DVG)*

Beschwerde an die DVG am 16. August 2000, Antwort am 18. August. »... werden wir Ihr Schreiben zum Anlass nehmen, mit dem betreffenden Mitarbeiter ein intensives Gespräch zu führen ... Wir danken für Ihren Hinweis und bitten für die durch den Vorfall entstandenen Unannehmlichkeiten um Nachsicht.« – Rauchende Fahrer wurden seitdem nicht mehr angetroffen

*Fall 5: Fahrer raucht beim Fahren (NIAG)*

Beschwerde an die NIAG, Antwort wenige Tage später. »Wir haben unseren Fahrer entsprechend belehrt.« Rauchende Fahrer wurden seitdem nicht mehr gesehen.

*Fall 6: Fahrer fährt wiederholt 5-10 Minuten zu spät ab*

Der SB 10 fährt fahrplanmäßig um .33 in Duisburg ab, nachdem er dort länger leer gestanden hat. Häufig überzieht der Fahrer jedoch seine Pause und fährt erst 5-10 Minuten später ab. Er kommt dann zwar pünktlich in Neukirchen an, aber der Fahrgast steht so lange bei Wind und Wetter an der Haltestelle und bibbert.

Beschwerde an die NIAG, Antwort »Durch erhöhtes Verkehrsaufkommen kann es zeitweilig zu Verspätungen kommen, die nicht von uns beeinflussbar sind.« Mißverständnis oder Verschleierungstaktik?

*Fall 7: KiN informiert und kontrolliert nicht, wird patzig*

Zugverspätung bei RB 96902 am 2.9.2000. Die Zugbegleiterin sagt die Halte nicht an (was ja bei einer solchen Verspätung zumindest für Ortsfremde recht hilfreich wäre), kontrolliert nicht, erscheint nicht in den Wagen, sondern verbringt ihre Zeit im Steuerwagen mit dem Zugführer. Darauf angesprochen, sagt sie, es sei ihre Sache, wie sie ihre Arbeit verrichte.

Brief an den VRR am 18.9., Antwort am 29.9. Darin: »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.« – kommt uns das nicht bekannt vor? Stand nicht derselbe Satz in einem Brief der DB? Tauschen VRR und DB jetzt schon Textbausteine aus?

*Fall 8: Verpasster Anschluss durch Verspätung des RE1*

Beschwerde bei der DB Regio Rhein-Ruhr, Antwortschreiben am 15.8.2000: »für die Ihnen aufgrund von Fahrplanunregelmäßigkeiten des RE 1 und einem damit verbundenen Anschlussverlust entstandenen Unannehmlichkeiten möchten wir von dieser Stelle aus um Entschuldigung bitten.« Und: »So besagt die bestehende Wartezeitvorschrift für den Bahnhof Düsseldorf jedoch, dass auf Anschlusszüge nicht gewartet werden kann.«

Fazit: Konkretes Abstellen des Problems nur bei der DVG und einmal bei der NIAG, ansonsten hapert es besonders mit der Mängelbeseitigung, aber auch mit dem Verständnis für die Belange der Betroffenen. Die Reaktionsgeschwindigkeit ist – mit einem Ausreißer – durchschnittlich, die Problemanalyse oft nicht schlecht – aber an der Umsetzung mangelt es häufig noch!

*Susanne Starke-Perschke*

*Stolperstein bei der Mobilitätsgarantie*
Mobilitätsgarantie, das heißt »mit dem Taxi nach Hause, wenn meine Bahn oder mein Bus mehr als zwanzig Minuten Verspätung haben und ich mein Ziel nicht durch ein parallel verkehrendes Verkehrsmittel erreichen kann«. Aber wie die Städtischen Werke Krefeld jetzt klarstellen: Dies gilt nur, wenn die Verspätung mit *einem einzigen* Verkehrsmittel zustande gekommen ist! Wenn mein Bus also zehn Minuten Verspätung hat und ich dadurch meinen einmal stündlich verkehrenden Zug verpasst habe, dann habe ich eben Pech gehabt – Mobilitätsgarantie gibt's in diesem Fall nicht! (siehe dazu auch den Kommentar im NI 5/2000).

*Sensation in Mönchengladbach* ☺
An der Tür zur Vorrentnerbude der NVV AG (soll eigentlich ein Service-Center sein) auf dem Europaplatz in Mönchengladbach pangt ein Zettel mit folgender Aufschrift: »Es sind noch Fahrpläne 2000/01 erhältlich.«
Dies ist für Mönchengladbach absolut sensationell, dass man nur 6 Monate vor Fahrplanwechsel noch gültige Fahrpläne erwerben kann.
Allerdings ist es in anderen Städten üblich, dass die aktuellen Fahrpläne bis kurz vor dem Fahrplanwechsel erhältlich sind. Ich habe schon in Berlin und Mainz *eine* Woche vor Fahrplanwechsel einen aktuell gültigen Fahrplan gekauft.
Dafür gibts bei der NVV AG aber auch keine Ergänzungen zum Schnellverkehrsplan: »Die gibt es dort drüben bei der Bundesbahn«

Die *Zugzielanzeiger* in Mönchengladbach sollen Ende März wieder funktionieren, wie man hört.

Das neue *Stellwerk im Bahnhof Krefeld* wird voraussichtlich am 5.3.2001 in Betrieb genommen. Der Fahrdienstleiter wird nicht in Duisburg, sondern in Krefeld sitzen, wegen hoher Leitungskosten seitens der Fa. Arcor (Quelle: die drehscheibe 11/2000).

Der IR *Gera/Chemnitz–Erfurt–Düsseldorf–Aachen* wird ab Fahrplanwechsel 2001 nur noch bis Düsseldorf verkehren. Der linke Niederrhein ist dann vollständig vom Schnellverkehr abgeschnitten.

Seit dem 1.12.2000 fährt die Eurobahn am Freitag und am Sonntag *von Bielefeld nach Köln und zurück.* Halte: Gütersloh, Dortmund, Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf. Die Gesamtstrecke wird mit TALENTen in 2 1/2 Stunden zurückgelegt und kostet 40 DM pro Richtung. Die BahnCard gilt nicht. Die DB schweigt dies Angebot derzeit tot.

Ab Juni 2000 wird es eine Nachtverbindung mit der *CityNightLine* aus dem Ruhrgebiet nach Zürich geben.

# Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

## Januar 2001

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sa 06. | 15.15 | BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof | 1 |
| Di 09. | 19.30 | Wesel, »Kaiserhof«, gegenüber dem Bahnhof | 4 |
| Mi 10. | 18.00 | Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1 | 3 |
| Do 11. | 19.00 | Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus ACHTUNG! Termin wurde eine Woche nach hinten **verlegt!!** | 2 |
| Di 16. | 19.00 | Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« Alter Markt | 6 |
| Do 18. | 19.00 | Duisburg »Schacht 4/8«, Düsseldorfer Str., gegenüber »Kaufhof« | 5 |
| Mi 24. | 18.00 | Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1 | 3 |

## Februar 2001

| | | | |
|---|---|---|---|
| Do 01. | 19.00 | Moers, »King-Du« Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus | 2 |
| Sa 03. | 15.15 | BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof | 1 |
| 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 |
| Di 20. | 19.00 | Mönchengladbach, Gaststätte »St. Vith« **– zum letzten Mal hier, ab März im Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof!** | 6 |
| Mi 28. | 19.00 | Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1 | 3 |

## Regionalversammlung

| | | |
|---|---|---|
| Frühjahr 2001 | Wahlen und Beschluss über den Etat | RV |

Terminplan gültig vom 1. Januar 2001 bis zum 28. Februar 2001

**ACHTUNG: Die BG 6, Mönchengladbach, wechselt ihren Treffpunkt! Ab März trifft diese Gruppe sich im Bahnhofsrestaurant im Mönchengladbacher Hauptbahnhof!**