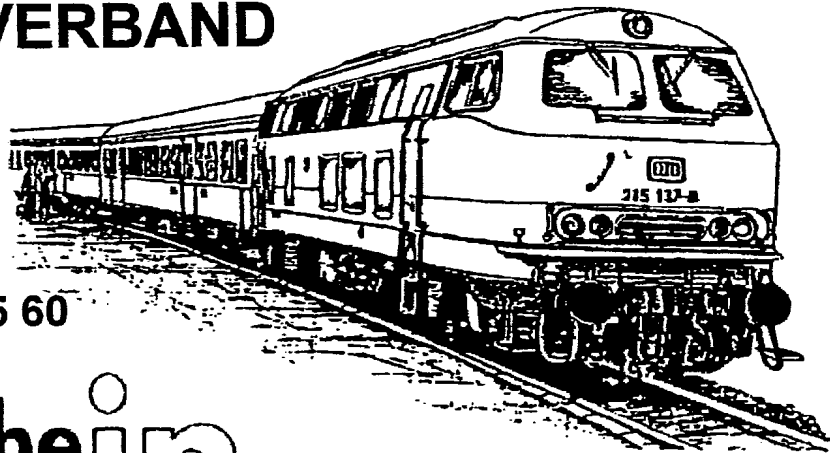


# PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

Geschäftsstelle

Finkenstr. 5, 47057 Duisburg

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



niederrhein  
14. Jahrgang info

Nr.4 / August 99

## STADT MOERS



### Umweltschutzpreis Moerser Weidenblatt

1999

Dem Fahrgastverband PRO BAHN Niederrhein e.V.

wird für das Projekt

Die NiederrheinBahn und ihre Abzweiglinien in bezug auf die  
Verkehrsauswirkungen und den Umweltschutz in der Stadt Moers  
und im Landschaftspark NiederRhein

der Umweltschutzpreis 'Moerser Weidenblatt' verliehen.

Für die erbrachte Leistung sprechen wir Dank und Anerkennung aus.

  
Brunswick  
Bürgermeister



  
Tegdtich  
Stadtdirektor

## Inhalt

Regional- versammlung .....	2
Aus den Bezirks- gruppen .....	4
Denkanstoß .....	9
Bahnhof Duisburg	11
Impressum .....	11
Termine .....	12

### Editorial:

Die Redaktion gratuliert Hubert Dieregsweiler zum Moerser Umweltschutzpreis für die NiederrheinBahn.

### Aus der Begründung:

»Das vom Fahrgastverband PRO BAHN Niederrhein e.V. entwickelte Konzept der 'NiederrheinBahn' mit ihren Flügelzugstrecken im Moerser Raum beschreibt eine umwelt-

freundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr.«

Im folgenden dokumentieren wir in Auszügen den **Vortrag von PRO BAHN** auf der 2. Regionalversammlung in Kempen. Ein ausführlicher Bericht von dieser Versammlung wird im Oktober-Heft erscheinen.

Im vorigen Jahr wurden die Standpunkte und Defizite im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) aus Sicht der Vertreter der politischen Parteien, der SWK und der Verkehrsgesellschaft des Kreises Viersen sowie auch aus unserer Sicht erläutert. PRO BAHN hat gleichzeitig ein Konzept für Kempen vorgestellt.

Kernpunkte waren die ungenügende Abstimmung zwischen Bus- und Bahnanschlüssen in Kempen Bhf, als weiterer Schwerpunkt wurde die Verbesserung der Buslinie 065 diskutiert.

In Erwägung gezogen wurde die Einrichtung eines Anrufsammeltaxis (AST) oder Bürgerbusses (Kleinbus, gefördert vom Land und der Gemeinde, gefahren von Freiwilligen).

Wir hatten damals schon vor einer halbherzigen Lösung gewarnt und eine Reform des ÖPNV und diverser Linien als unabdingbar gefordert, um dem Anspruch eines Integralen Taktfahrplans überhaupt gerecht zu werden.

Wir stellen fest, die von uns vorgeschlagene Routenänderung der Buslinie 065 durch den Ortskern Tönisberg ist nicht geplant, und eine Änderung zugunsten der berufstätigen

Pendler steht nach wie vor nicht zur Debatte.

Dies halten wir für einen schweren Fehler, man sollte in Kempen und Umgebung daran denken, daß ein Großteil der Bevölkerung hier wohnt, aber auswärtig arbeitet, da nicht genügend Arbeitsplätze in diesem Raum bestehen. (Ungenügende ÖPNV-Verbindungen sind ein Standortnachteil, man sägt am Ast, auf welchem man sitzt!)

Dies gilt auch für Einkaufsmöglichkeiten ohne ÖPNV. [...]

Als Mogelpackung im Wahljahr entpuppt sich auch die Einrichtung eines AST. Die in den Medien angepriesene optimale Anbindung des Ortsteiles Tönisberg ist bei näherem Hinsehen als teureres und wahrscheinlich auch nutzloses Wahlgeschenk zu bezeichnen. So fehlen weiterhin an den Werktagen Frühverbindungen nach Kempen. Eine bestehende Frühverbindung nach Krefeld wurde still und heimlich gestrichen. Mit dem Linienbus anstelle eines AST auch über Hüls und dies bei relativ guter Fahrzeit – dieser Gedanke wird verschwiegen bzw. ist den Planern wohl nicht bekannt.

Die Argumentation, eine Buslinie durch das Industriegebiet lohne sich

nicht, ist so nicht richtig. Auch kommt die durchgeführte Untersuchung im Vorjahr *notwendigerweise zu falschen Ergebnissen*, wenn die Anschlüsse nicht stimmen, wie bereits zur 2. RV 98 eindeutig dargestellt. Unsere Beobachtungen haben dagegen ergeben, daß sehr wohl viele Erwerbstätige am Industriering aus- und zusteigen.

Uns fiel auch auf, daß bei Großveranstaltungen nicht, wie in anderen Städten, Sonderbusse eingesetzt werden, die Parkplätze mit den Veranstaltungsorten verbinden. Statt dessen lockt man die Blechlawine mit kostenlosem Parken an.

Als weiteres Ärgernis ist aus unserer Sicht die negative Entwicklung am Busbahnhof Kempen zu nennen. Der integrale Taktverkehr wird hier immer noch nicht angewandt. Also müssen Bahnkunden weiterhin mit dem Auto, Motorrad oder Fahrrad zum Bahnhof anreisen, da eine Umsteigemöglichkeit oftmals an Minuten scheitert. [...]

Wir begrüßen außerordentlich das Vorhaben der Umgestaltung des Bahnhofs und seiner Umgebung.

Eine Videoüberwachung des Bahnhofs und der Parkplätze in Verbindung mit dem Umzug der Polizei ins jetzige Verwaltungsgebäude der Stadtwerke halten wir für eine sinnvolle und effektive Einrichtung, um Schäden an Gebäude und Anlagen sowie Diebstählen aus Kfz vorzubeugen.

Weiterhin unzureichend ist die Anbindung des Wohngebietes »Neue Stadt«. Ob es hier zu einer Änderung kommen wird, ist zu bezweifeln, da sich die Stadt Kempen, wie die Linie 065 zeigt, auf keine Diskussion einläßt.

Dies mag an Befürchtungen liegen, der hierzu nötige finanzielle Aufwand sei zu groß. Wir geben jedoch zu bedenken: Er wird nicht kleiner, wenn eine Nutzung der Verkehrsmittel an ungenügender Abstimmung scheitert.

Im Regen läßt man im wahrsten Sinne des Wortes viele Pendler im Ortskern St. Hubert stehen. Wartehäuschen auf der Hauptstraße und »Am Hohenzollernplatz« fehlen hier schon lange.

Wir hoffen, daß im Zuge der attraktiveren Gestaltung des Ortskerns die bestehenden Wartehäuschen nicht dem Bagger zum Opfer fallen, sondern statt dessen im optischen Einklang zum Ortskern möglichst überall da Wartehäuschen erstellt werden, wo es an anderen Unterstellmöglichkeiten mangelt. [...]

Das elektronische Medium Internet hält in immer mehr Haushalten Einzug. Aber in der Homepage von Kempen begnügt man sich mit einem Stadtplan ohne Kennzeichnung des ÖPNV bzw. Hinweise auf Reisemöglichkeiten mit dem ÖPNV. [...]

## *Aus der Bezirksgruppe 3*

**1** Die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung eines neuen ESTw (Elektronisches Stellwerk) in Krefeld Hbf – man möchte Kosten sparen – betreffen auch den Güterbahnhof Oppum. Dort wurden der Einfachheit halber kurze Gleisstücke herausgetrennt, um Einzelmasten für die geänderte Fahrleitung zu setzen. Übrig bleiben unter Fahrdraht nur noch zwei Gleise, eines davon entlang der Turmmasten, die die viergleisige Hauptstrecke Krefeld Hbf–Oppum überspannen. Diese erhalten Ausleger, um den Fahrdraht des äußeren Einzelgleises des Rangierbahnhofs Oppum zu befestigen.

Auf dem ehemaligen Güterbahnhof parken auch russische LKW, »Cargo: Güter gehören auf die Bahn«? Inbetriebnahme zeitgleich mit dem neuen ESTw!

**2** Der neue Fahrplan der SWK ist nicht der Renner. Angesichts der RP-Telefonaktion habe ich u.a. auf den Bus 052 aus Moers hingewiesen, der werktags immer dann am KR HBF eintrifft, wenn der Zug nach Düsseldorf abfährt. Wartezeit ca. 30 min. Tolle Leistung!! In ihrem Antwortschreiben vom 28.06.99 begründet die SWK die Unmöglichkeit der Abgleichung der Fahrzeiten durch die verspätete Bekanntgabe der Zeiten seitens der DB AG für den ITF II. Für

Kunden aus Traar/Zwischenstationen Richtung Moers gibt's zur Zeit als direkte Verbindung nur die Linie U70/U76. Dies bestätigt auch unseren Einsatz für den Verbleib der »K-Bahn« auf dem Ostwall. Am Bahnhof wäre nämlich ein Umsteigen als direkter Anschluß unmöglich.

Mittlerweile erstellen wir in unserer Gruppe ein Fahrplanprofil für Kempen und Krefeld, um die notwendigen Verbesserungen besser herausstellen zu können. Außerdem läuft unsere Umfrageaktion »Wie klappt's mit dem Fahrplan?«, auch in der regionalen Presse herausgestellt. Die ersten Eingänge sind bereits zu verzeichnen.

**3** Der BVR ist einmal wieder aufgefallen mit mangelnden Tarifkenntnissen des Fahrpersonals eines Subunternehmers (077) und teilweise mangelhaften Fahrzeugen eines Subunternehmens auf der Buslinie 076. Daher haben wir unter dem 05.07.99 den BVR entsprechend schriftlich informiert und um Klärung und Beseitigung der Mängel gebeten. Der BVR hat uns mitgeteilt, daß 1. alle Fahrzeuge des BVR bereits neue Fahrscheincomputer haben – die Busse der Unternehmer werden sukzessive umgerüstet, 2. die Tarifunterlagen erst knapp eine Woche vor dem 30.05.99 aus der Druckerei kamen und an die Unternehmen verteilt wurden, Tarif-

schulungen liefern auch noch nach dem Fahrplanwechsel, 3. Taktverbesserungen für 076/077/078 geplant sind, dies aber auch von den beteiligten Gemeinden abhängt, 4. alte Fahrzeuge nur als Ersatz bei Ausfällen eingesetzt werden.

**4.** Güterverkehr auf der Strecke Kleve–Krefeld Hbf: Wird nunmehr durch die Hafenbahn Krefeld durchgeführt, zur Zeit mit einer Leihlok der Bahngesellschaft Waldhof Mannheim (ex-Werkbahn). Diese ist zur Zeit eine Ex V100 der DB AG. Dies war auch eine unserer Anregungen, die wir dem Planungsamt Krefeld am Jahresanfang mitgeteilt hatten, nämlich Güterverkehr der städtischen Eisenbahnbetriebe auszuweiten, um deren Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Es sind sogar einige neue Arbeitsplätze entstanden.

Sollte diese Strecke nach dem Jahr 2000 wieder bis Nimwegen durchgehend befahrbar sein, so ist dies mit Hinblick auf den bereits erfolgten Zusammenschluß zwischen DB Cargo und NS Cargo eine gute direkte Güterzuganbindung ins Ruhrgebiet, nicht nur Ausweichstrecke.

**5.** Krefelder Hafen: Es entsteht an der Hafenspitze (Einfahrt) ein neues Containerterminal. Wir sind gespannt, wie der Neubau aussieht und wie vor allem die Städtische Hafenbahn angeschlossen werden wird. Hindernis ist u.a. die historische Dreh-Hubbrücke aus Kaiser's Zeiten, die durch einen Neubau ersetzt werden soll. Diese kann dann auch wieder durch die Bahn befahren werden.

Viele Grüße

*Michael Kraus*

## *Umsteiger adieu?*

Als Berufspendler benutze ich seit einigen Monaten an Werktagen die RB 31 (»Der Niederrheiner«) zur Fahrt von Duisburg nach Moers (und zurück). Ist diese Linie am linken Niederrhein ohnehin stiefmütterlich versorgt (60-Minuten-Takt), so stellt sie noch zusätzlich ein Musterbeispiel für nicht vorhandene Anschlüsse und Übergänge für Umsteiger dar.

Hatte Bahnsprecher Manfred Pietschmann noch zu Beginn dieses Jahres gegenüber der NRZ erklärt, mit dem neuen Fahrplan ab Mai 1999 werde die Vernetzung der RB 31 mit anderen Relationen substantiell verbessert, so ist das Gegenteil der Fall. Dafür zwei Beispiele, eins aus dem Nah- und eins aus dem Fernverkehr.

**I** Am linken Niederrhein arbeiten nicht wenige Menschen, die z.B. in Mülheim-Styrum, Essen-Fronhausen oder Bochum-Langendreer wohnen. Wenn sie mit dem »Niederrheiner« um 47 Minuten nach der vollen Stunde in Duisburg Hbf auf Gleis 8 planmäßig ankommen, verläßt auf Gleis 9, also am selben Bahnsteig, zur selben Minute (!) ebenso planmäßig die S 1 in Richtung Dortmund den Bahnhof. Meine tägliche Erfahrung: Eine Reihe von Menschen drängen sich schon bei der Einfahrt an den Türen der RB 31, um noch schnell die S-Bahn auf der anderen Bahnsteigseite zu erwischen. An manchen Tagen sind es nachmittags um die 10, manchmal auch gegen 20 Personen pro Zug, die einen Anschluß bekommen wollen, den es laut DB/ VRR gar nicht gibt. Einige schaffen es, die anderen warten 20 Minuten; vermutlich haben sie sonst nichts Besseres zu tun und genießen die Zeit im Duisburger Hauptbahnhof.

Manche Fahrzeugführer auf den S-Bahnen, die inzwischen kapiert haben, daß ihre Arbeitsplätze daran hängen, daß man die Kunden gewinnt oder behält, aber nicht vergrault, warten freundlicherweise die wenigen Sekunden, die der Umsteigevorgang faktisch dauert, auch wenn der Fahrplan dies nicht vorsieht. Andere, Pedanten, Ignoranten oder heimliche Zyniker, schließen die Türen, wenn die Passa-

giere zu laufen anfangen – nach dem Motto: Der Kunde ist der Störfall.

Als ich neulich bei einem KiN beklagte, der Zug trödele so bei der Einfahrt in den Bahnhof, daß die S 1 wohl weg sei, antwortete er: »Wieso? Wir enden doch in Duisburg.«

**II** Die Fertigstellung der ICE-Trasse zwischen Berlin und Hannover hat auf der Relation zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet zu einem erheblichen Zeitgewinn geführt. Damit macht die DB zu Recht stolze Werbung. Aber wehe, es will jemand aus Richtung Berlin/Hannover an den linken Niederrhein, z.B. nach Xanten. Der ICE kommt in Duisburg alle zwei Stunden um 11 Minuten nach der vollen Stunde an. Preisfrage: Wann fährt die RB 31? Richtig geraten: um 11 nach der vollen Stunde! Also entfällt durch diese überaus intelligente Fahrplangestaltung, die eine Wartezeit von 60 Minuten vorsieht, jegliche Beschleunigung, die auf der Schnellfahrstrecke durch kostspielige Investitionen und Baumaßnahmen möglich gemacht wurde. Daß es deshalb dann wirklich keine Umsteiger mehr gibt, versteht sich von selbst!

Was folgt daraus? Natürlich der unverzichtbare Wunsch, daß sich solche Pannen nicht wiederholen und künftig Leute den Fahrplan gestalten, die etwas oder wenigstens etwas mehr von der Sache verstehen, vielleicht sogar gelegentlich die Bahn mal benutzen.

Und kurzfristig? In Krefeld-Oppum und in Essen Hbf beispielsweise gibt es auf den Bahnsteigen Anzeigetafeln für die Fahrzeugführer, auf denen zu lesen ist: »Bitte Anschlußreisende aufnehmen« oder »Bitte Anschluß ab-

warten«. So etwas sollte auch sehr kurzfristig in Duisburg installiert werden – es sei denn, zum nächsten Fahrplanwechsel wird alles nicht nur anders, sondern wirklich besser.

*Ekkehard Starke*

## *Fahrplanwechsel in Mönchengladbach*

In Mönchengladbach gab es dieses Jahr *zwei* Fahrplanwechsel. Zum einen den normalen am 30. Mai. Dieser betraf aber nur die DB AG. Die NVV AG (Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG) hat den Fahrplanwechsel erst am 1. August durchgeführt. Warum, lässt sich im Nachhinein nicht mehr sagen. Es gab Gerüchte, dass die Verschiebung wegen des geplanten innerstädtischen Schnellbusnetzes notwendig war. Aber im neuen Fahrplan ist davon absolut nichts mehr zu lesen. War wohl nichts. Genauso wie die dazugehörige Informationspolitik. Auch hier ist die NVV AG ein würdiger Nachfolger von Möbus.

Wer geglaubt hat, dass sich da was ändert, den kann ich nur als Superoptimisten bezeichnen.

Am 30. Mai sind im Fahrplan der DB Regio in NRW eigentlich nur Korrekturen des im vorigen Jahr eingeführten ITF durchgeführt worden. Hier in Mönchengladbach sind nur unwesent-

liche Änderungen eingetreten. Die wichtigsten Änderungen sind:

→ An Werktagen 3 Züge pro Stunde über Krefeld nach Duisburg, wobei der richtige 20-Minuten Takt nur in Duisburg vorhanden ist. Dies ist der Vorlaufbetrieb für die im nächsten Jahr startende S-Bahn. Übrigens: Die Kursbuchtafel 486 (Mönchengladbach–Duisburg) ist in der Tabelle 416 (Mönchengladbach–Duisburg–Gelsenkirchen–Dortmund) aufgegangen.

→ Der Viersener stellt außerhalb der Hauptverkehrszeit eine weitere 2stündliche Verbindung zwischen Düsseldorf, Mönchengladbach und Viersen her. Ob das nicht ein bisschen kurz gesprungen ist? Ab Kaldenkirchen würde bestimmt mehr bringen.

→ Alle Züge der RE 8 sind über Kaldenkirchen hinaus nach Venlo verlängert worden. DB-Streckenmanager Ivo Oest feiert dies als Erfolg. Er hofft, dass auch bald neueres Wagenmaterial auf dieser Strecke den momentanen Museumsverkehr ersetzt.

Wer nochmal den 60er Jahre Flair erleben möchte: Benutzt die RE 8!

→ ACHTUNG: Die sowohl im VRR-Schnellverkehrsplan, als auch im Stadtfahrplan Mönchengladbach veröffentlichten Änderungen auf der RB 39 (Mönchengladbach–Dalheim) sind falsch!

→ Alle IR fahren jetzt über Neuss. Es handelt sich hierbei aber nicht um eine Streckenänderung durch die DB Reise und Touristik AG, sondern die IR Richtung Hannover sind alle entfallen. Die jetzigen IRs sind eine Verlängerung der IR-Strecke von Düsseldorf Richtung Erfurt. Dadurch gibt es keine umsteigefreie Verbindung zwischen Mönchengladbach und Hannover/Berlin. Schade! Immerhin haben wir noch Fernverkehrszüge in Mönchengladbach (siehe Krefeld/Kreis Viersen).

→ Aber auch das ist nur eine Frage der Zeit. Auch die D-Züge Richtung Eindhoven haben nach langem und quälendem Abschied das Zeitliche gesegnet. Für uns nicht unbedingt ein großer Verlust. Aber wer jetzt aus der Region Venlo/Eindhoven Richtung Süden (Deutschlands oder Schweiz) will, muß sich fast 2 Stunden mit dem RE nach Köln quälen. Aus europäischer Sicht ist das fatal.

**M**öbus, sorry: NVV AG. Hier bleibt das teilweise schlechte Angebot bestehen. Es werden zwar großartig zwei neue Linien (032 und 034) angegeben, ABER erstens sind

die in Korschenbroich, zweitens sind 5 bzw. 7 Fahrten nicht viel und drittens nur an Schultagen. Da werden Schulbusse in regulären Verkehr umgewidmet und das auch noch als Erfolg hingestellt. Das ist einfach nur lächerlich! Bei den Änderungen fällt auf, dass in den meisten Angaben die Worte »entfällt« oder »gestrichen« steht. Eine wirkliche Verbesserung ist nur die Verlängerung der SB 88 von Elmpt nach Brüggen. Die liegt aber im Kreis Viersen. Aber an Sonntagen fährt die nicht in das Naherholungsgebiet Schwalm-Nette!

Ich glaube, daß der neue Fahrplan erst am 1. August erschien, da die NVV AG zwei Monate Bedenkzeit benötigte, um zu entscheiden, ob überhaupt ein neuer Fahrplan erscheinen soll. Da lobe ich mir den Großraum Neuss: Da wurde ein kostenloses Ergänzungsheft herausgegeben, und der Fahrplan 1998/99 blieb aktuell.

Abschließend möchte ich jedem die Seite 1 im Stadtfahrplan Mönchengladbach/Korschenbroich zum Lesen empfehlen! Die Abschnitte 2 und 4 sowie der letzte Satz über Punkt 1) sind doch wohl nur noch ironisch gemeint. Ich komme mir als Fahrgast (Kunde) bei diesen Sprüchen absolut verarscht vor.

→ PS: Der Linienverlauf der neuen Linien 32 und 34 auf dem Liniennetzplan sind falsch!

*Roland Stahl*



## »Güter gehören auf die Bahn«

Den Spruch aus Politikermund, zuletzt sinngemäß von Herrn Verkehrsminister Müntefering, vermag ich nicht so ganz zu glauben. Dafür fahren mir zu viele Fernlaster auf der Straße, zum Teil auch mit der Beschriftung »BAHNTRANS« oder »Deutsche Post AG« bzw »Danzas« – gehört auch zur Gelben Post, die sich allmählich zur größten Spedition in Europa mausert.

Und so ist dann zu Spitzenzeiten z.B. am Postfrachtzentrum Hückelsmay, in der Nähe der ehemaligen Strecke Krefeld HBF–Neuwerk, die bis kurz über das Stahlwerk hinaus noch liegt, die Parade der LKW zu beobachten, die teilweise als Wechselpritschenfahrzeuge/Containerfahrzeuge, teilweise mit Ex-Post-LKW durch Privatunternehmer die Post auf die AUTObahn bringen... Die DB AG könne keine passenden Angebote machen.

Gut, in England macht dies English, Welsh & Scottish mit dem Unternehmen Res (Rail Express Service) z.T. mit alten Postwagen in bis zu 12 Wagen-Zügen mit Höchstgeschwindigkeit, z.T. mit neuen Gütertriebwagenzügen, die vielfachsteuerbar sind und aus je vier Einzelwagen bestehen, die je einen Elektrotriebzug bilden (EMU Class 325; Electric Multiple Unit). Sie gehören der Englischen

Post (Royal Mail). Pünktlichkeit über 95 %. Und ab geht die Post !!

Und wer ist diese Firma? Diese Firma hat ein Management, welches aus USA stammt und die Bahngesellschaft Wisconsin Central (WC) betreibt – mittlerweile eine der erfolgreichsten Shortlines (regionale Bahngesellschaft, die nur Güterverkehr betreibt). Im Jahr 1987 kaufte WC Ltd. die Lake State Transportation Division, einige Güterzugstrecken von der Soo Line, die diese nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben verstand, trotz vereinfachter Betriebsführung. Am Tag ein Güterzug. Zehn Jahre später: Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 20 mph auf 50 mph, eingleisig zwar immer noch, aber mit CTC-Signalen (Central Train Control), geschweißtem Gleis, 24 bis 30 Güterzügen am Tag, 365 Tage im Jahr, Gleisanschlüsse von 800 auf 6000 gesteigert.

Die Flotte an gebrauchten Dieselloks, die in eigener Werkstätte wie auch die gebraucht erworbenen Güterwagen umgebaut werden, wächst ständig und stetig. Auf der nahebei gelegenen Canadian Pacific Soo Line mit zweigleisiger Strecke fahren oftmals weniger Güterzüge.

Daneben hat man in Australien, in Neuseeland und eben in England mit Ausnahme von Freightliner (Containerverkehr, erworben durch Man-

agement-Buyout von ehemaligen British-Rail-Managern) Res, Railfreight Distribution (Güterverkehr zum Kanaltunnel) und drei Güterzugtransportunternehmen, nämlich Loadhaul, Mainline und Transrail erworben. Dies stellt etwa 80 % des Güterzugbetriebs von ehemals British Rail dar, der zum Zwecke der Privatisierung von der Regierung aufgeteilt wurde. Und da sowohl Loks als auch Wagen wegen Kapitalmangels veraltet waren, fuhr man teilweise noch ungebremste Güterwagen, die mittels Bremsverstärkerwagen gebremst wurden. Nun werden pro Jahr 2500 neue Güterwagen durch Thrall Europe in York gebaut, eine Fabrik, die ursprünglich Networker herstellen sollte (Nahverkehrstriebwagen), die nie gebaut wurden. Zur Verstärkung der Lokomotivflotte wurden 250 Loks der Klasse 66 (EMD Ontario, 3300 PS, 120 km/h, Achsfolge CoCo: sechssachsig, in zwei dreiachsigen Drehgestellen) sowie Klasse 67 (BoBo, 200 km/h) für den Postdienst bestellt, die die bis zu vierzig Jahre alten Diesel von British Rail ablösen sollen, die z.T. noch im Gebrauch der neuen Gesellschaften sind.

Bilanz: Einzelwagenladungsverkehr («Enterprise Service» genannt), 1991 von British Rail eingestellt (wie DB AG), 1994: 150.000 Tonnen, 1997/98: 1,5 Mio Tonnen. Insgesamt mit allen anderen Verkehren wie z.B. Ganzzugverkehre für Kohle, Steine, Ölproduk-

te Steigerung um 20 % des Güterzugaufkommens im Vergleich zu British Rail.

Und warum schreibe ich Ihnen das alles?

Der erste Güterzug von EWS fährt durch den Kanaltunnel, ab Belgien mit einer Mehrsystemellok bespannt, Richtung Deutschland. Die eventuellen Anlaufverluste trägt EWS. Also DB Cargo, bitte AUFWACHEN, die Konkurrenz schläft nicht. Güterzüge, die am Kunden vorbeifahren, können kein Geld verdienen. Und die Punkt-zu-Punkt-Verkehre sind in ihrer Gesamtheit nur ein Bruchteil des Güteraufkommens. Wieso hat denn die Bahn nur noch einen Anteil von 12% (1972: 32%) am Gesamtgüteraufkommen? Es ist natürlich auch eine Aufgabe der Politik, die Weichen richtig zu stellen. Und dies tut die SPD-Bundesregierung trotz gegenteiliger Besteuerungen nicht, siehe Ökosteuer für ökologische Verkehrsmittel.

Fakt ist aber, daß die Bahn an der Steigerung des Güterverkehrsaufkommens nicht partizipiert, den Löwenanteil erhält der LKW-Verkehr. Also Güter auf die AUTOBahn ??? Wo bleibt die OFFENSIVStrategie von DB Cargo? Oder gibt's die gar nicht?

Ein Unternehmen muß etwas unternehmen, sonst wird es nichts mit der Steigerung des Marktanteils der Schiene. Auf die Politik alleine zu set, ist zu wenig. Und der Zusammenschluß mit

NS Cargo zu Rail Cargo Europe muß nicht notwendigerweise zu mehr Tonnage führen.

Und so wachsen sie dann, die LKW-Kolonnen auf den Straßen, so daß es selbst einigen Automobilclubs auffällt. Und nicht überall ist eine private Eisenbahngesellschaft, die den Service zumindest zum Teil übernehmen könnte, den DB Cargo seiner Kundschaft vorenthält ...

Und was hat PRO BAHN e.V. als Fahrgastverband damit zu tun ?? Ganz einfach, Strecken, die auch vom Güterverkehr genutzt werden, erzielen

höhere Einnahmen an Trassenentgelten, so lange diese Regelung noch so besteht. Angesichts der aktuellen Finanzlage kommt auch keine andere Lösung (Netz AG als bundeseigene AG, nicht AG der DB AG) in Betracht

...

(Angaben zu Wisconsin Central entnommen aus TRAINS, April 97, S. 66-72, zu EWS aus TRAINS, July 98, S. 55-63. TRAINS erscheint monatlich bei Kalmbach Publishing Co, P.O.Box 1612, Waukesha, WI 53187-1612, USA)

*Michael Kraus*

## *Tag der Offenen Tür im Bahnhof Duisburg*

Und PRO BAHN ist dabei!

Am 11. September, von 10.00 bis 18.00 Uhr, im Bahnhof Duisburg. Wir laden alle Interessierten ein, vorbeizukommen. Wenn jemand für ein oder zwei Stunden am Stand aushelfen will, ist das auch sehr willkommen. Infos gibt's bei Susanne Starke-Perschke, Tel. 0203 / 37 25 59.

### **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](mailto:NiedInfo@aol.com)

**Nächste Ausgabe:** Mitte Oktober 1999

**Beiträge** sind uns immer willkommen!

**Einsendeschluß:** 1. Oktober 1999

## Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

August 1999		Mi 08.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3	Mi 13.	18.00	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof, Gleis 1	3
Di 17.	Mönchengladbach Gaststätte "St. Vith" Alter Markt	19.00	6			Di 19.	19.00	Mönchengladbach Gaststätte "St. Vith" Alter Markt	6
Do 26.	Duisburg "Schacht 4/8" Düsseldorfer Str., gegenüber Kaufhof	19.00	5			Do 21.	19.00	Duisburg "Schacht 4/8" Düsseldorfer Str., gegenüber Kaufhof	5
Mi 23.	Krefeld Fahrgastzentrum Hauptbahnhof Gleis 1	18.00	3			Mi 27.	18.00	Krefeld, FGZ, Hauptbahnhof Gleis 1	3
<b>September 1999</b>									
Do 02.	Moers Achtung: Neues Tagungsort: King-Du. Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	19.00	2			<b>Vorstand</b>			
Sa 04.	Fahrgastzentrum, Goch Bahnhof, "Treffpunkt Fahrgastzentrum"	13.30	1			Sa 23.	15.45	Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	V 115
Sa 04.	Fahrgastzentrum, Goch Bahnhof, "Treffpunkt Fahrgastzentrum"	13.30	1			<b>Achtung: Die Vorstandssitzung im September ist ersatzlos entfallen!</b>			
Sa 04.	BG Kleve, Goch, FGZ, Bahnhof	15.15	1			<b>Regionalversammlung</b>			
Di 07.	Wesel, "Kaiserhof", gegenüber Bahnhof	20.00	4			<b>im November in Kleve. Ort und Zeit: nächstes Niederrhein-Info</b>			
Do 07.	Moers, Gaststätte King-Du, Beschreibung siehe September	19.00	2			Terminplan gültig vom 18. August 1999 bis zum 31. Oktober 1999			