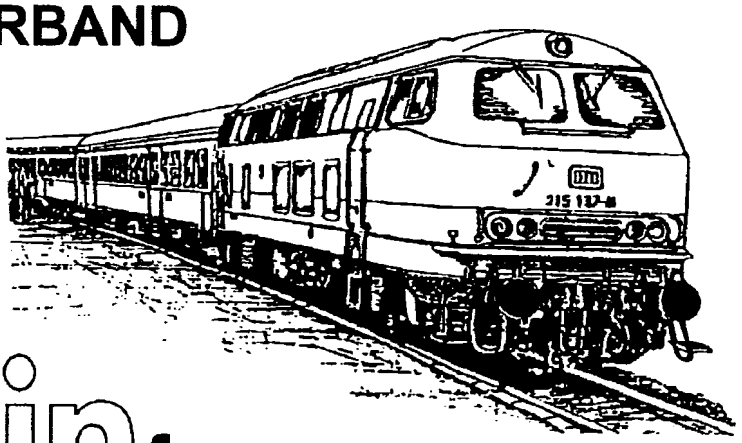
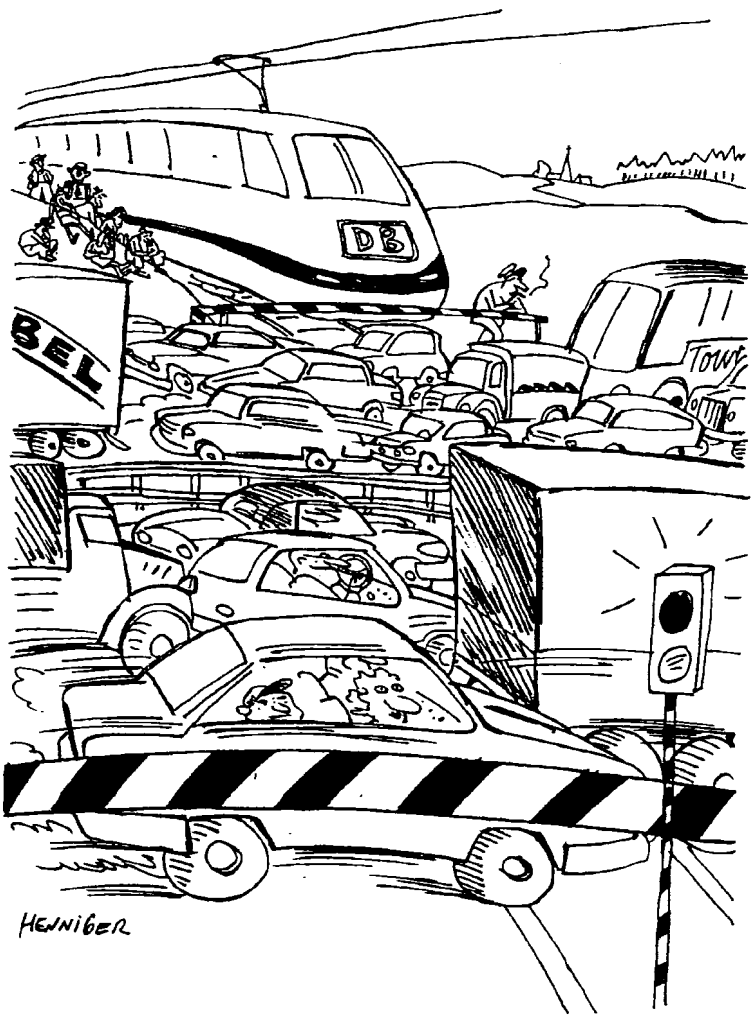
PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

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



niederrheinfo
15. Jahrgang

Extraausgabe
Juli 2000



Inhalt

Bericht zur 2. Regionalversammlung 2

Impressum 3

Protokoll zur 2. Regionalversammlung 4

Pressespiegel 8

Editorial:
Droht der Verkehrskollaps an Rhein und Ruhr? Unter dieser Fragestellung stand unsere 2. Regionalversammlung, der wir diese Extraausgabe widmen.

Wir danken den vielen fleißigen Einsendern, die uns so viele Beiträge schicken, daß dieses Extraheft nötig und möglich wurde! Wir freuen uns, wenn wir auch weiterhin so viele Beiträge bekommen.

Die Redaktion

Die zweite Regionalversammlung dieses Jahres

Rückblick

Am 6. Mai 2000 hat in Duisburg die 2. Regionalversammlung dieses Jahres stattgefunden. Der steigenden Popularität von PRO BAHN, aber auch der Schlußphase des nordrhein-westfälischen Wahlkampfes war es zu danken, daß wir illustre Gäste auf dem Podium begrüßen durften: Holger Ellerbrock (FDP), Heinz Kamm (SPD), Claudia Leiße (Bündnis 90 / GRÜNE) und Thomas Mahlberg (CDU) aus der Politik sowie Heinz Jancke (DVG), Werner Kühlkamp (IHK Niederrhein), Bernhard Maaßen (GdED) und Bernd Staymann (DB Regio Rhein-Ruhr). Die einzelnen Positionen sowie Schwerpunkte der überwiegend sachlich geführten Debatte finden sich im Protokoll von Joachim Meyer wieder.

Bei aller Unterschiedlichkeit der Einzelpositionen fand sich bei allen Beteiligten ein Bewußtsein für die Bedeutung eines gut funktionierenden ÖPNV in unserer Region. Daß dabei jene Ansätze, die den drohenden – und teilweise schon vorhandenen – Verkehrskollaps gerade im Ruhrgebiet durch den Aus- und Weiterbau von Straßen vorrangig lösen wollen, aus der Sicht von PRO BAHN nicht wünschenswert sind, versteht sich angesichts unserer Programmatik von selbst. Hier besteht weiterer Diskussions- und Handlungsbedarf, und wir müssen noch viel Überzeugungsarbeit leisten.

»Runder Tisch« für Verkehrsfragen

Die Zufriedenheit mit der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung sowie die mit Engagement und Sachkenntnis vorgetragenen Statements der meisten Versammlungsteilnehmer haben dazu geführt, daß die anwesenden Vertreter der politischen Parteien uns ihre Teilnahme an regelmäßig stattfindenden Treffen zugesagt haben, bei denen verkehrspolitische Fragen der Region erörtert werden können und nach einvernehmlichen Lösungen gesucht werden kann. Solch ein »runder Tisch« für verkehrspolitische Fragen ist eine große Chance.

Hier können wir punktuelle Fragen und Konzepte (z.B. Niederrheinbahn, Inbetriebnahme oder Taktverdichtung einzelner Linien u.ä.), aber auch übergreifende Themen (z.B. ITF, Tarifkonzepte, Eiserner Rhein u.ä.) zur Sprache bringen und mit Kompetenz und guten Argumenten dafür werben, daß unsere Positionen regional- und landespolitische Unterstützung finden. Wir danken an dieser Stelle den beteiligten poli-

tisch Verantwortlichen für ihre an keine Bedingungen geknüpfte Zusage. In Zeiten von Politikverdrossenheit und Korruptionsverdacht kann dies ein Zeichen dafür sein, daß sich ehrenamtliches Engagement von Bürgern lohnt und politisch nicht fruchtlos bleibt.

Ausblick und Aufgaben

Inzwischen hat sich die neue NRW-Landesregierung konstituiert. Der Fraktion der Grünen ist es zu verdanken, daß im Koalitionsvertrag neben dem Ausbau von Verkehrswegen von Autos und Flugzeuge auch erhebliche Mittel für den Schienenverkehr festgeschrieben worden sind. Daran, daß diese für sinnvolle Projekte eingesetzt werden, kann auch PRO BAHN phantasievoll, kreativ und kompetent mitwirken. Vorsicht geboten ist allerdings hinsichtlich der Zustimmung zu in sich fragwürdigen und umstrittenen Projekten, nur weil diese einen möglichen Bahnanschluß bekommen. So bleibt das »Multi Casa«-Vorhaben als Konkurrenz zum Duisburger Einzelhandel speziell in der Innenstadt fragwürdig, und die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Weeze-Laarbruch für den Personenverkehr bringt erhebliche ökologische Belastungen mit sich. Bei der Diskussion solcher Projekte Augenmaß und Vernunft zu bewahren, wird für die Qualität und Glaubwürdigkeit unseres Engagements Prüfstein wie unverzichtbare Voraussetzung sein.

Ekkehard Starke, Regionalverbandsvorsitzender

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!

Nächste Ausgabe: Mitte August 2000

Beiträge sind uns immer willkommen! Adresse s. oben

Einsendeschluß: 1. August 2000

Nach nicht einmal 2 Monaten fand am 06.05.2000 in Duisburg bereits die 2. Regionalversammlung von PRO BAHN Niederrhein statt. Diesmal standen jedoch keinerlei Vereinsregularien auf der Tagesordnung, die ganze Zeit stand für ein Sachthema zur Verfügung: Droht der Verkehrskollaps an Rhein und Ruhr? Der Vorstand hatte dazu keine Mühe gescheut, für eine ansehnliche Zahl an Referenten zu sorgen. Von angefragten 9 Vertretern von Parteien, Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften, Unternehmensverbänden hatten letztlich 8 zugesagt. So konnte der Regionalverbandsvorsitzende Ekkehard Starke um 15.15 Uhr im »Café Museum« schließlich eine erfreulich gut besuchte Versammlung eröffnen. Nach Vorstellung der einzelnen Referenten formulierte der Vorsitzende 3 Fragen, zu denen sich jeder Referent mit einer Maximalzeit von 10 Minuten äußern sollte:

1. Mit welchem Konzept könnte der Kollaps vermieden werden?
2. Wie können bestehende Regelungen (z.B. ITF) effizienter genutzt werden?
3. Was muß in den nächsten 4 Jahren getan werden, um Verbesserungen zu erreichen?

Nachfolgend die Aussagen der Referenten in Stichwortform in der Reihenfolge der Vorträge.

Claudia Leiße - Bündnis 90 / Die Grünen - Sprecherin der Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr

- Alternative zu Stau auf den Straßen: Schiene
- Angebote speziell in Duisburg aber in letzten Jahren schlechter
- Konzepterstellung zum Ausbau der Infrastrukturen
- Eisenbahnentwicklungsgesellschaft angedacht unter Koordinierung von Bahn und Politik
- Sogenanntes Metronetz angedacht für Ruhrgebiet mit Flügelzugkonzept
- Metrorapid kostenabhängig (muß untersucht werden)
- Güterverkehr auf die Schiene (KLV / Güterverkehrsabgabe für Schwerlastverkehr / Senkung Trassenpreise)
- Anschlußzeiten nicht zu knapp bemessen
- Verkehrsunternehmen sind Dienstleister und müssen erkennen, daß der Kunde König ist

Thomas Mahlberg - CDU - CDU-Kreisvorsitzender und MdL

- Hohe Folgekosten durch Staus
- Auswege: Vernetzung der Verkehrsträger als Grundverständnis
- Ausbau div. Autobahnen und Umgehungsstraßen (A 40, A 44, A 52)

- P+R am Stadtrand
- Attraktivitätssteigerung des ÖV durch separate Fahrspuren, Schnellbusse, Taktverkehr
- Autoshuttle-Zug? Wirtschaftlichkeit prüfen
- Schwerlastverkehr auf Schiene muß billiger werden
- Bus oder Bahn? Auslastung ist entscheidend
- Wegen Problem mit Quersubventionierung muß über neue Formen von Gesellschaften nachgedacht werden
- Leistungsstrake Strecken erforderlich
- Transrapid nicht als Straßenbahn denkbar

Holger Ellerbrock - FPD - Landtagskandidat und Stv. Vorsitzender des Landesfachauschusses »Umwelt, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz«

- Güterverkehr: Bedauern über Einstellung der Planungen zum Ringzugkonzept
- Betuwelijn und Eiserner Rhein sofort zu realisieren
- Personenverkehr: Erscheinungsbild in Ballungsräumen verbesserungswürdig (Vorbild Privatbahnen in Baden-Württemberg)
- Ländlicher Raum: Kosten im ÖV müssen bezahlbar sein
- Sicherheit gut, Service muß verbessert werden
- Steigerung der Effizienz, mehr Wettbewerb
- Ja zu Metrorapid, Ablehnung der Quersubventionierung

Heinz Kamm - SPD - Mitglied im Stadtrat Duisburg und im Aufsichtsrat der DVG

- ÖPNV Problem in Duisburg: Ausbaustandard der Straßen hervorragend
- Mehr ÖV-Benutzer nur durch Ausbau der U-Bahn möglich als Ersatz für Straßenbahn
- Probleme mit Takt nach 19.00 Uhr (zu wenig Benutzer)
- Güterverkehr: Lkw-Abgabe muß kommen – keine Benachteiligung der Bahn
- Metrorapid: schnelle Realisierung notwendig
- DB-Verbindungen zu Kreisen Kleve und Wesel von Duisburg aus schlecht
- Kosten sind Probleme für sämtliche Projekte

Bernhard Maaßen - GdED - 1. Bevollmächtigter für den Bezirk Duisburg

- 5000 Eisenbahner in GdED organisiert
- Geplante Konzepte sind nichts Neues
- Rahmenbedingungen sind Aus-

löser für Defizite (MwSt / Ökosteuer / Trassenpreise)
- Probleme für verkehrspolitische Konzepte durch Ministerwechsel
- Gefahr: Verlust von 120.000 Arbeitsplätzen, aber Produktivität gesteigert
- Kollaps schon da! Abhilfe: Entflechtung des Güterverkehrs, Trassenpreise senken
- Sicherheitsstandard: Problem wegen Budgetierung
- Unfallursachen: es werden nicht genügend Routineuntersuchungen vorgenommen, sondern es wird auf Verschleißerscheinungen und damit Unfälle regelrecht gewartet!!
- Eisenbahner schieben hohen Mehrarbeitsberg vor sich her
- Chancengleichheit schaffen!

Werner Kühlkamp - IHK Niederrhein

- Überlegungen, den PKW für Schwerverkehrsabgabe mit einzubeziehen
- Straßentransportleistung um 5% gewachsen, bei Schiff und Schiene gesunken
- Weiter Investitionen in Problembereichen notwendig (Mittelknappheit)
- Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander erforderlich
- ÖV-Wettbewerb kommt (Gemeinsamer Markt/Brüssel)
- Keine Effizienz der Leistungen im ÖPNV erkennbar durch Pauschal-Zuweisungen seitens der öffentlichen Hand (DB-Regio mit hohen Gewinnen)
- Privatbetreiber ansatzweise dort, wo DB nicht operieren kann oder will

Heinz Jancke - DVG, Leiter der Planungsabteilung

- Probleme im ÖPNV-Umfeld - Einnahmeseite nicht beeinflußbar, Ausgabeseite stark gewachsen
- Zahlungen: Stadt Duisburg an DVG 105 Millionen DM, seit 1992 plafondiert
- Auswege: Leistungseinschränkung, wo vertretbar (Busverkehr stündlich ab 22.00 Uhr)
- Senkung der Mitarbeiterzahl
- Gründung einer Tochtergesellschaft ohne Bindung an ÖTV-Tarife
- Zukunft: Liberalisierter Verkehrsmarkt mit Konzessionsausschreibungen
- Restrukturierungskonzept kommt
- Perspektiven: Investitionen in U-Bahnen, neue Werkstatt, neue Busse, Umstellung von unrentablen Linien auf Taxi, Beschleunigungsprogramme für Busse und Bahnen

Bernd Staymann - DB Regio Rhein-Ruhr, Leiter Gruppe Angebotsplanung

- Zahlen zu DB Regio Rhein-Ruhr: 3000 Züge und 370.000 Fahrgäste täglich, Fahrten auf Bestellung durch VRR/VGN
- ITF: nach anfänglicher Kritik 12% Steigerung des Fahrgastaufkommens
- Relationen Kleve/Xanten 6-7% Steigerung
- Weiterentwicklung von neuen Fahrzeugen, z.T. schon im Testeinsatz (VT 643, 640, ET 423, 425, 426)
- Probleme mit Auslieferung durch Industrie
- Fahrzeuge sind für Flügelzugkonzepte vorgesehen
- Pünktlichkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit von hoher Bedeutung
- Bewirtung in Zügen wird ausgebaut (gute Resonanz)

Nach Abschluß der Ausführungen der Referenten und 2 Pausenblöcken von jeweils 10 Minuten bestand noch einmal die Möglichkeit, bei einer abschließenden Diskussion zum einen oder anderen Punkt nachzuhaken. Schwerpunkte hierzu zusammengefaßt:

Fragen zu:

- Metrorapid, ob als Nahverkehr denkbar
- U-Bahn-Kosten, Fehlen der Gelder an anderen Stellen
- Hohes DVG-Defizit
- Realisierung Eiserner Rhein
- Schwächung des ÖPNV durch P+R-Parkplätze

Antworten:

- Metrorapid: keine Festlegung auf Systemart, Hauptsache schnell, Kostenfrage (Bündnis 90 / Die Grünen)
- U-Bahn wird als einzige mögliche Konkurrenz zum PKW gesehen, außerdem seinen keine alternativen Flächen für Straßenbahnen vorhanden (SPD)
- Eiserner Rhein trotz Naturschutzgebiet erforderlich, evtl. Umbau, Oberziel: Märkte sichern. Gilt auch für Betuwelijn, parallele Wasserstraße aus von Bedeutung (FDP).
- P+R-Plätze eindeutig erforderlich, keine Einschränkung für den Individualverkehr bei gleichzeitigem Befahren einer Straße durch einen Bus (CDU).

Um 18.00 Uhr dankte Ekkehard Starke den Referenten und allen sonstigen Teilnehmern und schloß mit dem Wunsch nach weiteren Kontakten und Zusammenarbeit die Sitzung.

Joachim Meyer

W01/03 NUMMER 106 MONTAG, 8. MAI 2000 WAZ

Neue Wege für den Güterverkehr

Verband „Pro Bahn" fragte Parteien nach Verkehrskonzepten

Immer mehr droht an Rhein und Ruhr der Verkehrskollaps. Zu diesem Thema veranstaltete der Fahrgastverband „Pro Bahn" mit Politikern und Vertretern der Verkehrsbetriebe eine Regionalversammlung.

Rund 5000 Mitglieder hat der bundesweit anerkannte Verband Pro Bahn, der die Interessen der Fahrgäste vertritt.

Zunächst stellten die im Landtag vertretenen Parteien ihre Konzepte für die nächste Wahlperiode vor.

Alle Parteien sehen als Hauptproblem den Güterverkehr. „Die Lkw's verschmutzen unsere Luft und müssen deshalb weg von der Strasse ", so Heinz Kamm von der SPD. Da dieses Vorhaben nicht sofort umsetzbar ist, plädiert seine Partei für die Einführung einer Lkw-Gebühr. „Es kann nicht sein, dass ein Laster von Stockholm nach Barcelona durch Deutschland fährt, ohne zu bezahlen", verteidigt er die Position der SPD.

Claudia Leiße, Leiterin des Grünen-Landesausschusses für Verkehr, bemängelt vorwiegend die schlechte Verbindung zwischen Nah- und Fernverkehr. Sie warb daher nochmals für das MetroNetz (wir berichteten). SPD und CDU begrüßen hingegen das Transrapid-Konzept als vernünftige Basis. „Allerdings soll der Zug auf Fläche gesehen werden und nicht an jeder Station halten", so Thomas Mahlberg, Kreisvorsitzender der CDU.

Zur Vermeidung der Verbindungsstörungen bei Nah- und Fernverkehr möchte die SPD zusätzlich den kompletten Straßenbahnverkehr in den nächsten Jahren unter die Erde legen. „Nur so verhindern wir auch Staus und Verzögerungen in der Innenstadt und auf der A59", glaubt Kamm. Als ersten großen Erfolg betrachtet er deshalb die Verlängerung des Stadtbahntunnels von Duissern bis zum Bahnhof Meiderrich Süd, die am 23. September in Betrieb genommen wird. Die oberirdische Strecke wird dann stillgelegt.

Die CDU setzt eher auf Umgehungsstraßen in der Innenstadt und den Ausbau der A40.

Die Deutsche Bahn möchte mehr Kunden durch Steigerung der Attraktivität gewinnen. Neue Fahrzeuge, die technisch nicht mehr so anfällig sind, sollen den Service verbessern. Zudem befindet sich in jedem Zug ein Sicherheitsteam. Zur Finanzierung erhält die DB Unterstützung durch das Land. **TZ**

RP

Montag, 8. Mai 2000 – Nr. 106

Diskussion Pro Bahn

Das Angebot verbessern

Unter dem Thema „Droht der Verkehrskollaps an Rhein und Ruhr. Perspektiven einer menschen- und umweltgerechten Verkehrspolitik" veranstaltete der Fahrgastverband Pro Bahn Niederrhein am Samstag eine öffentliche Diskussion, zu der der Vorsitzende Ekkehard Starke zahlreiche Gäste aus der Politik, von der IHK von der DVG und der Deutschen Bahn begrüßen konnte. Bei allen Unterschieden im Detail waren sich die Beteiligten einig, dass nur eine Verbesserung des Angebots im Nah- und Fernverkehr Menschen zum Umstieg von der Straße auf die Schiene bringen kann.

Unterschiedliche Auffassungen gab es darüber, wie dies unter den Rahmenbedingungen von Wirtschaftlichkeit, Kundenfreundlichkeit und Umweltverträglichkeit sinnvoll gestaltet werden kann. Auch die Verlagerung des Gütervberkehrs auf die Bahn beziehungsweise das Schiff wurde weitgehend befürwortet. Fazit aller Beteiligten: Das Gespräch miteinander hat erst begonnen und soll fortgesetzt werden.