

Meinlijn – Brief an die Gemeinde Roermond vom 31. Januar 2014-05-08

Meinlijn
Sleedoornstraat 59
6101 NS Echt

Telefon: 0031-(0)6–22774356

E-Mail: info@meinlijn.nl

Internet: www.meinlijn.nl

Kontaktpersonen: Rob Oudenhoven, Maurice Niesten, Vorstandsmitglied
Vereniging Euregionaal (rail) Vervoer (VIEV)

betr.: Durchziehen RE39 Schwalm-Nette-Bahn
von Mönchengladbach bis Roermond; Projekt Meinlijn

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Brief möchten wir Ihnen unsere Vision anbieten, in der die Mobilität der Gemeinde Roermond sowie der angrenzenden Regionen und Deutschland einen beachtlichen Impuls zur Verbesserung der Lebensqualität erhält. Auch unter dem Aspekt des Umweltschutzes regt er diverse Verbesserungen an, u.a. eine Reduzierung des Automobilverkehrs. Diesen Plan haben wir den eisenstarken Namen Meinlijn – Meinlinie – gegeben, der Ambition ausstrahlt.

De Meinlijn ...

Die RE39 Schwalm-Nette-Bahn von Mönchengladbach nach Dalheim endet seit vielen Jahren kurz vor der niederländischen Grenze. Die Trasse wird seit Jahren nicht mehr genutzt, die Schienen verrostet. Seit der Stilllegung im Jahre 1991 ist die Zeit nicht stehen geblieben, im Gegenteil, Roermond hat sich weiterentwickelt. Woche für Wochen zieht es viele deutsche Gäste ins herrlich renovierte Zentrum, das Designer Outlet und den Retailpark. Der Erfolg führt unterm Strich ständig zu Staus auf der N280/A52 und Parkproblemen. Die Kapazität ist erschöpft, Gleis und Asphalt, vorhandene Trajekte, müssen also effektiver genutzt werden. Wir schlagen vor, die alte Trasse in Ehren wiederherzustellen und die genannte RE39, betrieben von der Rurtalbahn (www.rurtalbahn.de) bis Roermond als Endstation durchzuziehen. So erhält einerseits die Bahnlinie auf niederländischem Boden das deutsche Sicherheitssystem (billiger) und wird andererseits durchgehender Güterverkehr (Eiserner Rhein) verhindert. Der Name Meinlijn ist Programm, abgeleitet vom wichtigsten Naturschutzgebiet, durch das der Zug fährt, eine Kombination des deutschen Wortes Mein und des niederländischen Wortes für Linie. Das Logo der Schwalm-Nette-Bahn könnte man durch ein Meinlijn-Logo ersetzen oder ergänzen. So unterschiede sich die RE39 von anderen Regionalbahnlinien in Nordrhein-Westfalen.

... ist kein Eiserner Rhein

Die ganze Diskussion und der Widerstand gegen den IJzeren Rijn hielt das Trajekt Roermond – Dalheim über Jahre im Würgegriff. Wir distanzieren uns folglich auch vom Inhalt dieser Diskussion. Diese Diskussion wird auf staatlicher Ebene in Belgien, Deutschland und den Niederlanden geführt. Es wird wohl noch einige Zeit dauern, bis sich die Regierungen geeinigt haben, wie sich Güterverkehr zwischen dem belgischen Hafen Seehafen und dem Ruhrgebiet auf der Schiene realisieren lässt. In unserer Vision wird die historische Trasse dazu genutzt, wozu solche Schienenverbindungen primär gedacht sind: für den Personenverkehr. Wir merken dabei an, dass sich Güterverkehr momentan recht einfach verhindern lässt, wie das Trajekt Enschede – Gronau beispielhaft belegt. Hier ist das deutsche vom niederländischen Schienennetz systematisch getrennt. So ließ sich die historische Trasse wieder in Betrieb nehmen. Solange die Diskussion um die Reaktivierung des Eisernen Rheins nicht entschieden ist, bleibt Güterverkehr auf Grund der unterschiedlichen Bahnsysteme ausgeschlossen. Sollte trotzdem eine Entscheidung für die Wiederinbetriebnahme der historischen Trasse für den Güterverkehr fallen (was wir angesichts des Transports gefährlicher Güter mitten durch das Zentrum Roermonds für äußerst unwahrscheinlich halten), lässt sich die systematische Trennung relativ einfach rückgängig machen, indem man eine Weiche einbaut.

Die Niederlande und Deutschland haben seit jeher unterschiedliche Sicherheitssysteme. Deutschland arbeitet mit elektromagnetischer Induktion, die Niederlande mit ATB. Ausgangspunkt für die Planung der Meinlijn ist technisch die Verlängerung der Verbindung zwischen Roermond und Mönchengladbach mitsamt des deutschen Sicherheitssystems auf niederländischem Boden. Eine Nachrüstung deutscher Züge mit dem ATB-System würde einige Tausend Euro pro Zug kosten. Für Reisende wäre der Bahnhof Roermond Endstation. Hier müssten sie dann umsteigen auf den niederländischen Zug, der zum Beispiel von Bahnsteig 3a nach Maastricht, 3b nach Venlo oder 2 nach Eindhoven führt. Fahrgäste, die aus Sittard kommen, können von Bahnsteig 1 direkt umsteigen in den internationalen Zug nach Mönchengladbach und umgekehrt.

(Siehe schematische Skizze des Bahnhof Roermond.)

Bahnhof Roermond

Der Bahnhof Roermond ist ein wichtiger Knotenpunkt, weil alle Züge Richtung Süd-Limburg diesen Bahnhof passieren. So ist es nach Maastricht der am Häufigsten genutzte Bahnhof der südlichsten Provinz der Niederlande. Mit der Meinlijn könnte dieser Eisenbahnknotenpunkt noch bedeutender werden, weil er zur kürzesten Verbindung nach Mönchengladbach wird. Der Umweg über Venlo oder Heerlen ist nicht mehr notwendig, um nach Deutschland zu kommen. Mit der Meinlijn ist man in 40 Minuten im Zentrum Mönchengladbachs und umgekehrt.

Die Meinlijn bietet zudem die Möglichkeit, Güterverkehr vorläufig auszuschließen (ohne ihn unmöglich zum machen, s.o.), indem die Fahrt der RE39 in Roermond auf Gleis 4 vor einem Prellblock ohne Weichen und Verbindung zum niederländischen Schienennetz endet. Für eine direkte Anbindung an Roermond-Ost könnte dann eine Rangierlok sorgen, die momentan kaum noch in Betrieb ist.

Bahnhof Roermond-Meinweg

Die Trasse der Meinlijn läuft quer durch den Nationalpark De Meinweg im internationalen Naturpark Maas-Schwalm-Nette/grenspark Maas-Swalm-Nette. Dies ermöglicht Naturfreunden eine umweltfreundlichere Verbindung als die Anreise mit dem Auto, um die Natur zu erwandern. Nach deutschem Prinzip werden Haltestellen eingerichtet, wo Reisende nach Verlassen des Zuges sofort mit dem Spaziergang beginnen können, ohne stressige Parkplatzsuche und sich die Landschaft verschandelnde Parkplätze anschauen zu müssen.

Bahnanlagen sind mehr als Schienen und Rangiergelände. Auf dem Gelände der Nederlandse Spoorwegen (NS) kommen mehr als 900 Tier- und Pflanzenarten vor, von denen ein Drittel zu den seltenen zählen. So leben an der Bahnstrecke zwischen den limburgischen Gemeinden Beek und Bunde Feuersalamander. Als man mit der Verbesserung der Bahnverbindung begann, wurden zunächst alle Feuersalamander eingefangen, vorübergehend sicher untergebracht, und nach Abschluss der Arbeiten wieder ausgewildert. Neben den Gleisen wurde ein Tümpel ausgegraben, in dem sich die Salamander fortpflanzen können. Die erste Umweltfreundlichkeit des Zugverkehrs ist, dass dem maßlos wachsenden Strom der Autos Grenzen gesetzt wurden. Zurzeit besuchen ungefähr eine Million Menschen pro Jahr das Meinweggebiet. Noch reisen sie massenhaft mit dem Auto an. Züge verbrauchen relativ wenig Energie und verschmutzen die Luft minimal. Ohne viel von dem knappen Raum in Anspruch zu nehmen, lässt sich eine beachtliche Zahl von Menschen zügig über die Schiene gleichzeitig transportieren. Wenn alle fünf Minuten ein Zug über ein Gleis fährt, scheint die Bahn leer. Und dennoch kommen in einer Stunde ebenso viele Menschen vorbei, wie in 1500 Autos. Die Frequenz der Meinlijn beträgt übrigens nur ein Zug jede halbe Stunde in beide Richtungen.

Viele Gegner der Bahnverbindung durch das Meinweggebiet behaupten, sie würde die Umwelt zu sehr belasten. Die Kreuzotter, Viper, ist eine geschützte Tierart, die im Meinweggebiet häufig vorkommt. Die Schlange ist zur Regelung ihrer Körpertemperatur auf die Sonne angewiesen. Wenn man bei einer Reaktivierung der historischen Trasse den hohen Bahndamm mit größeren Natursteinen verkleidet, können diese die Wärme länger speichern. So entstehen Höhlen, die Kreuzottern als Brutplatz dienen. Zudem hat noch keine Naturschutzorganisation beobachtet, dass Kreuzottern es sich auf Gleisen bequem machen (viel zu warm!). Das Risiko, dass ein Mountainbiker eine sonnende Kreuzotter überfährt, ist um ein Vielfaches größer.

Die Flora (Pflanzenwelt) profitiert sogar von einer Gleisverbindung. Vorbeifahrende Züge nehmen Samen von Pflanzen und Blumen mit, die viele Kilometer weiter Wurzeln schlagen können. Es ist kein Zufall, dass Bahndämme häufig eine große Vielfalt seltener Pflanzen ziert.

Optimalisierung der Auslastung der RE39

Im Idealfall verlaufen Bahngleise von einem größeren Ort zum nächsten, um den Auslastungsgrad zu optimieren. So ist es kein Wunder, dass Linien, die in einem kleinen Grenzort enden, Probleme mit der Rentabilität haben. SO auch die RE39. Solange diese Linie nicht bis Roermond durchfährt, wird ihr Auslastungsgrad periodisch dazu führen, über ihre Stilllegung nachzudenken. Der VRR (Verkehrsverbund Rhein Ruhr) plädierte bereits 2004 dafür, die Linie bis Roermond durchzuführen.

Siehe Karte mit dem Abschnitt der Trasse des niederländischen Teils der Meinlijn.

Die Variante eines Zuges eines deutschen Personentransportunternehmens, die durchfährt bis zu einem großen niederländischen Grenzbahnhof ist ein erprobtes Konzept. So fährt in Limburg der Nahverkehrszug von Hamm durch bis Venlo und der Nahverkehrszug von Aachen bis nach Heerlen. In der Provinz Gelderland wird ab 2017 der Nahverkehrszug von Duisburg durchfahren bis Arnhem (auf Initiative des VRR und u.a. der Gemeinde Arnhem) und auch die von uns als Vorbild angeführte Verbindung zwischen Gronau und Enschede verkehren, die von einem deutschen Unternehmen betrieben wird.

Kosten der Meinlijn und Finanzierbarkeit

Der Kostenvoranschlag für die Meinlijn beläuft sich auf 15 Millionen Euro¹ und setzt sich aus der vollständigen Ersetzung des Schotterbetts, der Schwellen sowie der Schienen über 13,7 Kilometer (von Roermond bis zur Grenze) und die Einrichtung des Bahnsteigs 4a in Roermond sowie der Haltestelle Roermond-Meinweg. Das scheint viel Geld, ist aber relativ preiswert für einen direkten Korridor nach Deutschland. Überdies wird der lokale Mittelstand Roermonds davon profitieren, weil nun (noch mehr) Fußgänger auf dem Weg ins Designer Outlet an Restaurants und Gaststätten vorbeikommen. Der Hotel- und Gaststättenverband wird sich darauf einstellen. Besucher der Bischofsstadt des Kulturzentrums Roermonds werden eher geneigt sein, auf einer der Terrassen ein Bier zu trinken oder in einem Lokal der Innenstadt etwas zu essen, als Ergänzung zum Einkaufsbummel im Designer Outlet.

Die Finanzierung einer chancenreichen Initiative wie der Meinlijn ist mit zielgerichteter Lobbyarbeit machbar. Wilma Mansveld, als Staatssekretärin zuständig für Infrastruktur und Umweltschutz, macht zig Millionen Euro locker für öffentlichen Personenverkehr auf vier regionalen Bahnlinien und einer grenzüberschreitenden Bahnlinie. Das Geld wird u.a. investiert in Spurverdoppelung und Elektrifizierung der Strecke. Auch Regionale Instanzen investieren selbst und arbeiten zusammen mit ProRail und dem Ministerium die Pläne weiter aus.

Für den grenzüberschreitenden Personenbahnverkehr zwischen Heerlen und Aachen werden wichtige Schritte unternommen, die durch Elektrifizierung Fahrzeit zu verbessern. Das Ministerium und die Provinz Limburg bringen hierfür zusammen insgesamt 15 Millionen Euro auf. Auch in anderen Provinzen wird investiert. Zehn Millionen Euro gehen nach in die Linie Arnhem–Winterswijk für die Spurverdoppelung zwischen Zevenaar und Didam. Mit einem Betrag von 7,5 Millionen Euro sorgt das Ministerium gemeinsam mit der Region dafür, dass die durchgehende Zugverbindung zwischen Tiel und Arnhem weiter bestehen kann. Dabei achtet man u.a. darauf, ob eine Spurerweiterung bei Elst möglich ist. Die Provinz Gelderland bekommt eine Million Euro, die Pläne für zusätzlichen Verkehr auf der Valleilijn weiter auszuarbeiten. Dabei wird untersucht, ob die Strecke so ausgebaut werden kann, dass zwischen Ede-Wageningen-Amersfort Züge im Viertelstundentakt verkehren können.

Für die Meinlijn ist daneben wegen des grenzüberschreitenden Charakters mit Co-Finanzierung durch die EU zu rechnen. Für Projekte, die europäische Regionen ökonomisch stärken, steht Geld zur Verfügung. Die EU trägt einem dies nicht hinterher, man muss es sich selbst holen. Hierfür ist muss Roermond in Zusammenarbeit mit den deutschen Partnern [z.B. in der Euregio Rhein-Maas-Nord] aktiv werden.

2000 wurde, soweit uns bekannt, im Rahmen der Trajektnota/MER durch Railned für den Eisernen Rhein global untersucht, wie attraktiv Personenverkehrsverbindungen zwischen Roermond und Mönchengladbach sein können. Sie führten zu folgenden drei Dokumenten:

Railned, „Izieren Rijn verkenning reizigersmedegebruik“, 6. April 2000;

Railned, „Izieren Rijn FDI met reizigersmedegebruik, Specificaties“, Juni 2000, und

Railned, „Aanvulling rapport Izieren Rijn verkenning reizigersmedegebruik“, 14. September 2000.

Schlussfolgerung war: das Verkehrsgästaufkommen war zu niedrig, diese Verbindung rentabel betreiben zu können. Interessantes Detail, im selben Zeitraum hat Railned eine ähnliche Untersuchung für die Linie Enschede–Gronau durchgeführt. Auch hier kam man zu dem Schluss, sie sei nicht rentabel zu betreiben. Ein deutsches Büro ermittelte einen zehnmal höheren Bedarf und sollte hinterher Recht behalten. Wir schließen daraus, ein deutsches Planungsbüro zu beauftragen. Es ist ja wohl kein Zufall, dass bei faste allen grenzüberschreitenden Projekten deutsche oder belgische Bahn – DB oder SCNB – und nicht die niederländische das Ruder übernehmen.

Zusammenfassung

Die Meinlijn ist eine chancenreiche Initiative, Roermond mit Deutschland durch Personenverkehr per Bahn zu verbinden. Und das zu einem relativ niedrigen Preis von 15 Millionen Euro. Die Initiative dürfte bei entsprechender Lobbyarbeit auch finanzierbar sein. Zudem kann das der Anfang für (noch mehr) ökonomischen Wohlstand für den lokalen Mittelstand sowie die geplante Entwicklung des östlichen Teils des Bahnhofs sein. Bei entsprechendem politischem Willen und Durchsetzungskraft kann die Meinlijn ab Dezember 2016 in Betrieb genommen werden. Die Gemeinde Roermond und die Provinz Limburg sind nun am Zug, eine Machbarkeitsstudie zu initiieren.

Wir hoffen, dass Sie unseren Vorschlag aufgreifen und in Angriff nehmen. Damit bieten Sie der Stadt Roermond und ihren Bürgern wie den (deutschen) Touristen, die Roermond gern besuchen, eine grüne, umweltfreundliche und schnelle Alternative zum Auto. Gleichzeitig erhöhen Sie den Lebensstandard dieser schönen Stadt.

Mit freundlichem Gruß

Rob Oudenhoven Maurice Niesten

Vorstandsmitglied der Vereinigung Innovativer Euregionaler (Bahn-) Verkehr (VIEV)

Arnout Goeman Richard Geurts

Webmaster

Eine Kopie dieses Plans ging an die Provinz Limburg und die Tageszeitung De Limburger. Daneben wurde eine deutsche Zusammenfassung an die Direktion der Rurtalbahn versandt mit der Bitte, ihr Interesse, die RE39 bis RE39 bis Roermond durchzuziehen noch einmal schriftlich zu bestätigen.