



Die Zeitung gegen den Metrorapid

# ContraRapid

Gleisabbau im Ruhrgebiet - Seite 2 ..... Probleme entlang der Strecke - Seite 4 | 5 ..... Interview mit Winfried Wolf - Seite 6



## Proteste gegen Metrorapid-Wahn nehmen zu

Immer stärker werden die Proteste gegen den beabsichtigten Bau des Metrorapid zwischen Düsseldorf und Dortmund. **Die 3** Regionalräte **Düsseldorf, Arnsberg und Münster**, in denen Vertreter der betroffenen Städte sitzen, haben **alle** die Pläne abgelehnt. Studierende haben deutlich dagegen protestiert, dass in der Bildung und Sozialpolitik gespart wird, aber die Milliarden für das Metrorapid-Projekt dennoch fließen sollen. Die Bahn-Gewerkschaft befürchtet den Verlust von Arbeitsplätzen und der Bundesrechnungshof explodierende Kosten, weil die Berech-

nungen unseriös sind. Verkehrsexperten haben längst nachgewiesen, dass mit weniger Geld sinnvollere Projekte zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs möglich wären. Landesregierung (SPD/Grüne) und FDP halten dennoch an ihrem Ziel fest, den Metrorapid durchzupeitschen. Offenbar sollen Planungen gestrafft, Umweltbelange vernachlässigt und Klagen von Betroffenen erschwert werden. Zudem wird mit einem riesigen Aufwand Stimmung gemacht für den Metrorapid. Doch es wird immer deutlicher: der Metrorapid-Bau ist nicht zu rechtfertigen.

*Diese Zeitung nennt Ihnen Fakten zum Thema und soll Sie neugierig machen: informieren Sie sich weiter, mischen Sie sich ein. Für eine bessere Verkehrs- und Umweltpolitik und gegen den Wahn des Metrorapid. Die aktuelle Forderung kann nur lauten, keine weiteren Planungsgelder für das überflüssige Prestigeobjekt auszugeben.*

**Vernichtende Kritik:**

## Bundesrechnungshof zum Metrorapid

**In einer umfangreichen Studie kommt der Bundesrechnungshof zu dem Ergebnis, der Metrorapid sei „nicht realisierungswürdig“. Die gesamte Berechnung sei unsolide. Im Einzelnen:**

Die Kosten für Park & Ride-Anlagen, Schallschutz, Teile der Energieversorgung und Instandhaltung der Fahrzeuge wurden „nicht oder nur in unzureichender Höhe angesetzt“. Die Machbarkeitsstudie sei „ohne plausible Begründung“ davon ausgegangen, dass konkurrierende Bus- und Bahnstrecken eingestellt würden.

Ein Gutteil des Nutzens des Metrorapid stamme aus einem errechneten Zeitvorteil von Autofahrten, der sich ergibt, wenn Umsteiger die Autobahn entlasten. Diese Form der Nutzenberechnung „war bisher nur bei Straßeninvestitionen, nicht bei Schieneninvestitionen vorgesehen“. Entlarvend: Der Ansatz sei „erst kurz vor Abschluss der Machbarkeitsstudie beschlossen“ worden.

Studien zu der Frage, ob die angesetzten Fahrpreise am Markt zu erzielen seien, „liegen bisher nicht vor“. Neben dem Bundeszuschuss von 1,75 Milliarden Euro für den Metrorapid sind weitere Steuergelder nötig: „Für die Gewinnung privater Investoren wären staatliche



Zuschüsse in erheblicher Höhe anzusetzen.“ Die Frage, ob der gleiche Zweck mit der bisherigen Rad-Schiene-Technik zu erreichen wäre, „wurde nicht untersucht“. Was geschieht, wenn die Bahn auf ihren Trassen den Magnetbahn-Fahrweg baut? „Dadurch wird die Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr zwischen Dortmund und Düsseldorf eingeschränkt“. Beim Metrorapid sei unzutreffend ein Nutzen aus vermiedenen Investitionen für Schienenfahrzeuge und einsparbaren Betriebskosten für den Schienenpersonenfernverkehr angesetzt worden. Startzeitpunkt 2006? „Der Zeitansatz für Planfeststellungsverfahren widerspricht allen Erfahrungen aus anderen Großprojekten.“ Die zunächst für den Fernverkehr vorgesehene Magnetschnellbahn-Technik müsse als Nahverkehrssysteme noch wesentlich weiter-

entwickelt werden. Damit seien erhebliche Kosten- und Zeitrissen verbunden.

Das Land NRW wird Mittel von jährlich rund 52 Mio. EUR zur Verfügung stellen müssen, um einen betriebswirtschaftlich hinreichend rentablen Betrieb des Metrorapid zu gewährleisten und die Verluste der S-Bahnen durch die zum Metrorapid verlagerten Fahrgäste auszugleichen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt, die betriebswirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Ansätze und Bewertungsverfahren der Machbarkeitsstudie entsprechend den Empfehlungen zu überarbeiten und dabei die verkehrswissenschaftliche Kompetenz des „Wissenschaftlichen Beirates“ zu nutzen. Zusammengefasst: der Bundesrechnungshof hält die jetzigen Pläne für nicht vertretbar.

# Bereits jetzt: Gleisabbau im Ruhrgebiet durch Metrorapid



„Die Trasse des Metrorapid soll weitgehend auf den Flächen vorhandener Schienenstrecken mit teilweise Rückbau von Streckengleisen, u.a. im Bereich der Rheinischen Güterbahn, geführt werden. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr zwischen Dortmund und Düsseldorf eingeschränkt. In der Bundesverkehrswegeplanung wird (jedoch) von einer erheblichen Zunahme insbesondere des Schienengüterverkehrs ausgegangen.“

So steht es im Bericht des Bundesrechnungshofes zum Metrorapid. Zunächst einmal ist der Widerspruch offensichtlich. Beides geht nicht – an einer Stelle sagen die SPD-Grünen-Bundesre-

gierung und die SPD-Grünen-Landesregierung in Düsseldorf die Unwahrheit: Wer Schienenstrecken auf dieser entscheidenden Verbindung im Bahnnetz zugunsten des Metrorapids

abbauen will, der kann nicht gleichzeitig davon ausgehen, daß der Schienengüterverkehr in Zukunft auf derselben Relation stark ansteigt. Der nimmt also hin, daß das kommende Verkehrswachstum im Güterverkehr *allein auf den Straßen* stattfindet – und daß damit der Dauerstau gerade in diesem Bereich der Autobah-

nen nochmals dichter wird. Zudem wird bereits heute unter Verweis auf den kommenden Metrorapid der bestehende Schienenverkehr abgebaut. Genau diese Funktion des Metrorapid ist zu befürchten. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Magnetbahn am Ende nicht gebaut. Doch bereits die Planung wirkt zerstörerisch.

Und ein Beginn von Baumaßnahmen – z.B. im Bereich von Bahnhöfen, im Fall der Umwidmung von Flächen, der Stilllegung von Betrieben, dem Verkauf und Aufkauf von Gelände usw. – wird diese zerstörerische Wirkung noch verstärken: Schienen werden abgebaut, Verkehr auf die Straße verlagert, Arbeitsplätze vernichtet.

## 3,2 Milliarden Euro für etwa zehn Minuten Fahrzeitgewinn



Im Vergleich zur jetzigen Verbindung würde der Fahrgast an Rhein und Ruhr 13 Minuten schneller ans Ziel gelangen. Verglichen mit der Fahrzeit eines modernen ICE 3 mit Neigetechnik könnte sich die Fahrzeit auf „gerade einmal zwei Minuten“ verkürzen. Dafür sollen 3,2 Milliarden Euro ausgegeben werden. In der von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie, wurde die Möglichkeit eines verbesserten ICE nicht in Erwägung gezogen. Dabei

sind die Optimierungsmöglichkeiten offenkundig, wenn beim planmäßigen Halt eines ICE im Duisburger Hauptbahnhof regelmäßig fast zehn Minuten verloren gehen. Investitionen in den Trassenausbau der bestehenden Strecke um die Geschwindigkeit zwischen Düsseldorf und Dortmund an vielen Stellen von unter 160 km/h auf die von der Motorisierung her möglichen 280 km/h zu ermöglichen. Dies als Ergebnis von Hochtechnologie und als Erfolg feiern zu

Es hat viel von dem Tempo des „Metrorapid“, mit dem die Landesregierung vertreten durch NRW-Verkehrsminister Ernst Schwanhold mit einem Optimismus-Gewitter am Bürger und seinen Bedürfnissen vorbeirasen möchte. Insbesondere beim Fahrzeitgewinn in der „Metropolregion Ruhrgebiet“ liege der verkehrliche Nutzen des im Durchschnitt 128 km/h schnellen, mit 4 Elementen (Sektionen) schwebenden Superzuges ohne Toilette.

wollen und dem Bürger und Steuerzahler vorzugaukeln, diese Reisezeitgewinne seien auf konventionellem Wege nicht erzielbar, grenzt an Ignoranz. Wenn es um die Verbesserung des öffentlichen Verkehr wirklich ginge, wäre der Metrorapid längst abgeblasen worden. Aber es geht um das Durchziehen eines Industrieklientelprojektes - koste die Durchführung, was sie wolle! Im öffentlichen Verkehr geht es um Reiseketten. Fahrziele sind nicht Hauptbahnhöfe und Flughäfen, sondern Arbeitsplatz, Wohnung, Geschäfte usw... Hier steht einem Zeitgewinn von wenigen

Minuten mehrfaches Warten an Bushaltestellen und Vorortbahnhöfen durch vermehrtes Umsteigen gegenüber. Parallelverkehr im Rad-Schienebereich will das Land einschränken. Wer deshalb umsteigen muss, spart gar nichts mehr. Was nützt ein Metrorapid, wenn Anschlußzüge nur einmal in der Stunde fahren? Hier

würde die Beschleunigung der Gesamtreisekette bei erheblich geringerem Investitions-einsatz wesentlich mehr bringen! Was nützt der Metrorapid, wenn man seinen Koffer nicht zum Flughafen nehmen kann, weil kein Platz an Bord vorgesehen ist, der Koffer also mit einem Extrazug geschickt werden muss!



### **ContraRapid Impressum**

Diese Zeitung wird herausgegeben von den Contrarapid-Initiativen Duisburg, Mülheim und Essen, den Mülheimer Bürger Initiativen (MBI) und dem kommunalpolitischen Forum nrw e.V.

Redaktion: Hermann Dierkes (Duisburg), Wolfgang Freye (Essen), Heide Lora Godbersen (Mülheim), Michael Kasimir (Mülheim), Frank Laubenburg (Düsseldorf), Lothar Reinhard (Mülheim)

Satz und Layout: Heiko Bugaj

Auflage: 20.000

Druck: Tribüne-Druck

V.i.S.d.P.: Frank Laubenburg, c/o kommunalpolitisches forum nrw e.V., Gravelothenstraße 28, 47053 Duisburg

# Investieren in die Zukunft, nicht in den Metrorapid

**Mit verlotterten Bahnhöfen und stillgelegten oder maroden Schienenstrecken erschrecken Rhein und Ruhr immer wieder die Besucher. Und das, obwohl hier in den letzten 30 Jahren mehr als in irgend einer anderen europäischen Region in den öffentlichen Verkehr investiert wurde. Aber das meiste Geld ging in die teuren Tunnelstrecken in den Zentren, für die hunderte von Straßenbahnstrecken stillgelegt wurden. Die S-Bahn an Rhein und Ruhr ist unter den deutschen S-Bahnsystemen die schlechteste, nach Takt, Haltestellendichte und Fahrgastzahlen.** **von Heiner Monheim**



Was an Rhein und Ruhr fehlt, sind

- ca. 300 neue Bahnhöfe und Haltepunkte,
- ca. 30 Streckenreaktivierungen,
- ca. 50 neue Bahnknoten, an denen Stadt-, Straßenbahn und DB miteinander verknüpft werden,
- ein eigenes Intercity-Netz mit modernen ICE 3 Triebwagen, das alle Städte dieser Großregion auf 6-8 Linien untereinander mit der Qualität des schnellen Fernverkehrs verbindet, so wie das holländische IC-System in der Randstadt, also im Halbstundentakt und zuschlagsfrei,
- für alle RE Linien, S-Bahnen und R-Bahnen ein dichter Takt.

Um diese Projekte zu realisieren, braucht das Schienennetz mehr Kapazität, eine moderne Steuerungslogistik, modernes Rollmaterial, gepflegte Bahnhöfe. Dann kann die Fahrgastzahl der Bahnen an Rhein und Ruhr vervierfacht werden. Doch die Landesregierung macht das Gegenteil. Sie blockiert einen wichtigen Schienenstrang mit der Metrorapid-Trasse. Sie monopolisiert fast alles Bahn-Investitions-Geld für ein reines Korridor-Projekt, das der Fläche im Ruhrgebiet und den kleinräumig vernetzten Verkehrsströmen überhaupt nicht hilft. Das etwa 50 mal mehr kostet als ein konventionelles Schienenprojekt, aber sehr viel weniger bringt.

Es ist als Sondersystem nicht kompatibel.

Und das alles, um Thyssen-Krupp mit dem Transrapid weltmarktfähig zumachen? Und der Bauwirtschaft ein lukratives Projekt zu bieten? Als ob die nicht auch bei einer Flächenbahn an Rhein und Ruhr gut zu verdienen hätten. Mit ihrer Schienenverkehrsinitiative und der Railtech in Dortmund hatte die Landesregierung vorübergehend durchaus hoffnungsvolle Zeichen in die richtige Richtung gesetzt.

Und dann „wedelt“ der Bund mit seinem Zuschuß und schon entbrannt zwischen Bayern, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ein Wettstreit um die Referenzstrecken.

Alle drei Projekte (Frankfurt-Hahn, München-Riem und Metrorapid) waren von Anfang an als für die Hochgeschwindigkeits-technik kaum brauchbar erkennbar. Aber alle drei Ministerpräsidenten entdeckten plötzlich ihr Herz für den (neuen) Schienenverkehr. Der Schienenalltag ist ihnen gleichgültig, nur Milliardenprojekte mit der Aussicht auf wohlfeile Geschenke des Bundes und weltweites Interesse tunen sie „an“. Nicht zum Wohle sondern zum Schaden des öffentlichen Verkehrs. Denn im öffentlichen Verkehr geht es um Systemnutzen und die Netzbildung. Mit einer

Doppelstrategie aus Stilllegungen und Angebotskürzungen im konventionellen Bahnbereich und Großinvestitionen für wenige Korridore produzieren Politik und Bahn riesige Netzdefizite.

Die Bahn braucht eine völlig andere Investitionsstrategie. Die riesigen Großprojekte der letzten Jahrzehnte haben der Bahn immer geschadet, weil bei gigantisch übertriebenen Großinvestitionen immer die Kosten explodieren, wie bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken Hannover-Würzburg, Mannheim-Stuttgart und zuletzt Köln-Frankfurt. Und auch die 21er Bahnhofsknoten, wo Fahrgäste haufenweise unter die Erde geschickt werden, laufen regelmäßig finanziell aus dem Ruder. Damit meist über die Hälfte aller Gleise abgebaut werden können, gibt man Milliarden aus, um in einer Art Sabotage an der Bahnzukunft die Kapazitätsengpässe von morgen zu bauen.

Statt weniger Großprojekte wären tausend Kleinprojekte effizienter und von mehr Kunden „erfahrbar“. Bisher gab es nur wenige Investitionsprogramme, von denen die Bahn in der Fläche teilweise profitiert hat: die Elektrifizierung und die Einführung der IC- und IR-Systeme. Aber das ist lange her. Und der IR, Deutschlands be-

liebteste Zuggattung, wird gerade gnadenlos ruiniert, durch Stilllegung auf Raten.

Bund, Länder und die Bahn müssten statt der unsinnigen Großprojekte und der Rückzugsstrategie beim IR endlich in ein echtes Anti-Stauprogramm investieren, das eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs und der Bahn ermöglicht:

- Z.B. mit einem Programm für 1000 neue Stadt- und Ortsbusse (analog zum 100000-Dächerprogramm in der Energiepolitik).
- Oder mit einem Programm für 200 neue Regionalbahnsysteme, denn das Geld, was man beim Stopp der Hochgeschwindigkeitsbahn spart, reicht aus, um viele neue Regionalbahnen zu etablieren.

• Oder mit einem Programm für Lückenschlüsse im Bahnnetz und Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken. Viele erfolgreiche Pilotprojekte haben bewiesen, wie erfolgreich Reaktivierungen sein können.

- Oder mit einem Programm für ein flächendeckendes IR-System, das wirklich alle Ober- und Mittelzentren miteinander verbindet (also ca. 1000 Bahnhöfe, ca. 100 Linien) und in dem neue Ferntriebzüge vom Typ ICT (in drei Längen) eingesetzt werden.

- Oder mit einem Programm für 100 neue

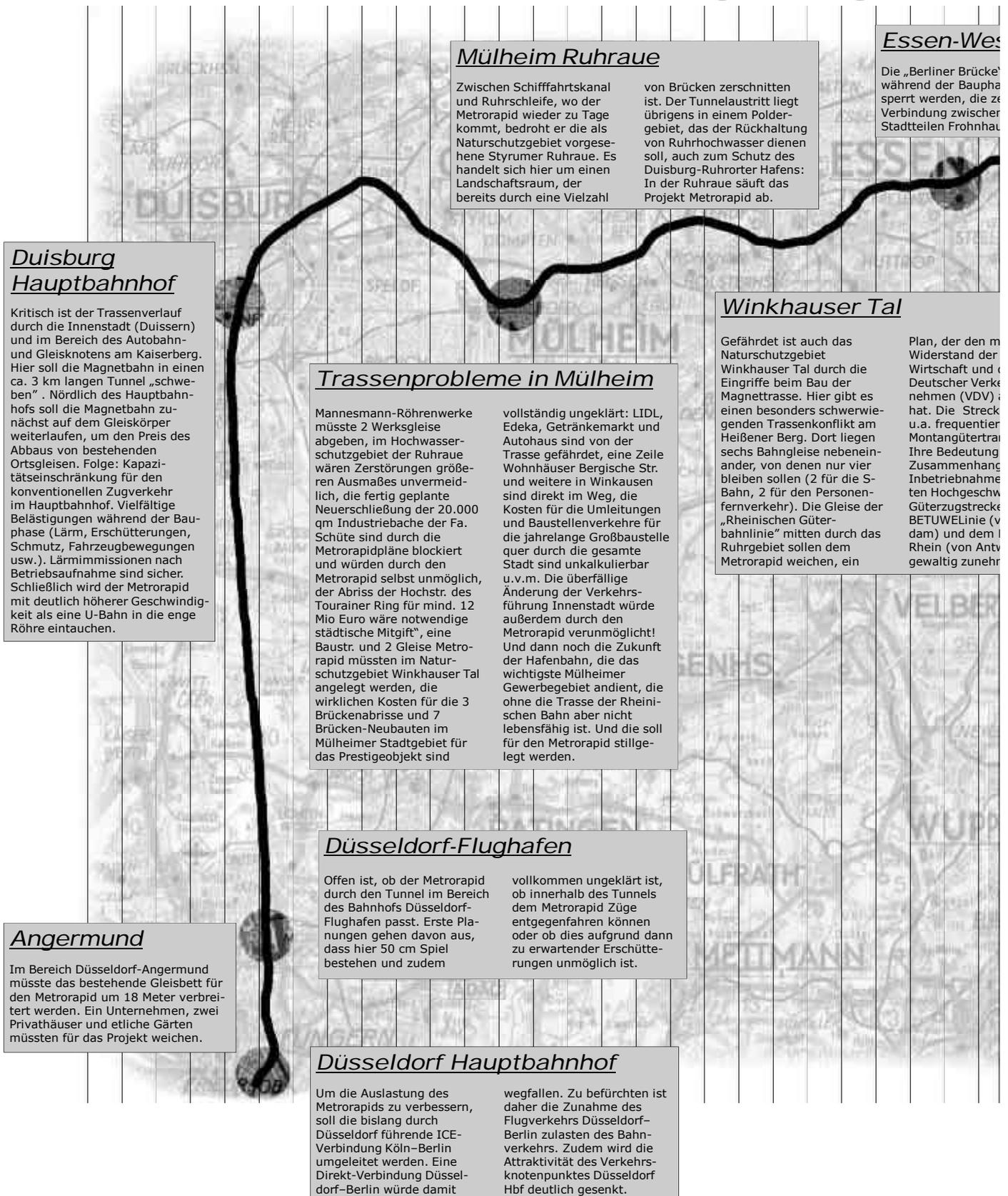
Straßenbahnsysteme, denn auch für kleine Großstädte und viele Mittelstädte sind Straßenbahnen die leistungsfähigsten öffentlichen Verkehrsmittel.

- Oder mit einem Programm für 30.000 neue Mobilitätszentralen, damit überall satelliten-gesteuerte ÖV-Ortung, aktuelle Reisedisposition, dezentrale Betriebssteuerung und ein voller Systemverbund Fernbahn, Regionalbahn, Lokalbahn, Orts- und Stadtbus, Regionalbus, Fernbus sowie Rufbus/AST/ Bürgerbus möglich wird.

Das wären richtige Signale an die Kommunen, an die Industrie, die Fahrzeuge herstellen soll, an die Gewerkschaften, dass der Politik außer Entlassungen und Stilllegungen auch noch was anderes einfällt. Unter Fachleuten aller Couleur ist unbestritten, dass Basis einer neuen Verkehrspolitik ein Gesamtverkehrskonzept sein muss. Warum bringt die Bundesregierung keinen modernen Gesamtverkehrsplan auf die Reihe, brauchbare Vorbilder aus der Schweiz und den Niederlanden gibt es. Und warum wurstelt auch die Bahn kurzatmig ohne ein öffentlich diskutiertes Gesamtkonzept vor sich hin?

Heiner Monheim ist Mitbegründer des Aktionsbündnisses **Bürgerbahn** und Professor für Angewandte Geographie/Raumentwicklung und Landesplanung sowie Stadt- und Verkehrsplaner an der Universität Trier

# Was uns entgegen



## Duisburg Hauptbahnhof

Kritisch ist der Trassenverlauf durch die Innenstadt (Duisern) und im Bereich des Autobahn- und Gleisknotens am Kaiserberg. Hier soll die Magnetbahn in einen ca. 3 km langen Tunnel „schweben“. Nördlich des Hauptbahnhofs soll die Magnetbahn zunächst auf dem Gleiskörper weiterlaufen, um den Preis des Abbaus von bestehenden Ortsgleisen. Folge: Kapazitätseinschränkung für den konventionellen Zugverkehr im Hauptbahnhof. Vielfältige Belästigungen während der Bauphase (Lärm, Erschütterungen, Schmutz, Fahrzeugbewegungen usw.). Lärmmissionen nach Betriebsaufnahme sind sicher. Schließlich wird der MetroRapid mit deutlich höherer Geschwindigkeit als eine U-Bahn in die enge Röhre eintauchen.

## Angermund

Im Bereich Düsseldorf-Angermund müsste das bestehende Gleisbett für den MetroRapid um 18 Meter verbreitert werden. Ein Unternehmen, zwei Privathäuser und etliche Gärten müssten für das Projekt weichen.

## Mülheim Ruhraue

Zwischen Schifffahrtskanal und Ruhrschleife, wo der MetroRapid wieder zu Tage kommt, bedroht er die als Naturschutzgebiet vorgesehene Styrumer Ruhraue. Es handelt sich hier um einen Landschaftsraum, der bereits durch eine Vielzahl

von Brücken zerschnitten ist. Der Tunnelaustritt liegt übrigens in einem Poldergebiet, das der Rückhaltung von Ruhrhochwasser dienen soll, auch zum Schutz des Duisburg-Ruhrorter Hafens: In der Ruhraue säuft das Projekt MetroRapid ab.

## Essen-Wes

Die „Berliner Brücke“ während der Bauphase gesperrt werden, die die Verbindung zwischen Stadtteilen Frohnha

## Trassenprobleme in Mülheim

Mannesmann-Röhrenwerke müsste 2 Werksgleise abgeben, im Hochwasserschutzgebiet der Ruhraue wären Zerstörungen größeren Ausmaßes unvermeidlich, die fertig geplante Neuerschließung der 20.000 qm Industriebrache der Fa. Schüte sind durch die MetroRapidpläne blockiert und würden durch den MetroRapid selbst unmöglich, der Abriss der Hochstr. des Tourainer Ring für mind. 12 Mio Euro wäre notwendige städtische Mitgift“, eine Baustr. und 2 Gleise MetroRapid müssten im Naturschutzgebiet Winkhauser Tal angelegt werden, die wirklichen Kosten für die 3 Brückenabriss und 7 Brücken-Neubauten im Mülheimer Stadtgebiet für das Prestigeobjekt sind

vollständig ungeklärt: LIDL, Edeka, Getränkemarkt und Autohaus sind von der Trasse gefährdet, eine Zeile Wohnhäuser Bergische Str. und weitere in Winkhausen sind direkt im Weg, die Kosten für die Umleitungen und Baustellenverkehre für die jahrelange Großbaustelle quer durch die gesamte Stadt sind unkalkulierbar u. v. m. Die überfällige Änderung der Verkehrsführung Innenstadt würde außerdem durch den MetroRapid verunmöglich! Und dann noch die Zukunft der Hafenbahn, die das wichtigste Mülheimer Gewerbegebiet andient, die ohne die Trasse der Rheinischen Bahn aber nicht lebensfähig ist. Und die soll für den MetroRapid stillgelegt werden.

## Winkhauser Tal

Gefährdet ist auch das Naturschutzgebiet Winkhauser Tal durch die Eingriffe beim Bau der Magnettrasse. Hier gibt es einen besonders schwerwiegenden Trassenkonflikt am Heißener Berg. Dort liegen sechs Bahngleise nebeneinander, von denen nur vier bleiben sollen (2 für die S-Bahn, 2 für den Personenfernverkehr). Die Gleise der „Rheinischen Güterbahnlinie“ mitten durch das Ruhrgebiet sollen dem MetroRapid weichen, ein

Plan, der den Widerstand der Wirtschaft und der Deutschen Verkehrsbetriebe (VDV) hat. Die Strecken u. a. frequentierter Montangütertransporte haben ihre Bedeutung im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsgüterzugstrecke BETUWELinie (Veldrom) und dem IRT Rhein (von Antweiler) gewaltig zunehmen.

## Düsseldorf-Flughafen

Offen ist, ob der MetroRapid durch den Tunnel im Bereich des Bahnhofs Düsseldorf-Flughafen passt. Erste Planungen gehen davon aus, dass hier 50 cm Spiel bestehen und zudem

vollkommen ungeklärt ist, ob innerhalb des Tunnels dem MetroRapid Züge entgegenfahren können oder ob dies aufgrund dann zu erwartender Erschütterungen unmöglich ist.

## Düsseldorf Hauptbahnhof

Um die Auslastung des MetroRapids zu verbessern, soll die bislang durch Düsseldorf führende ICE-Verbindung Köln-Berlin umgeleitet werden. Eine Direkt-Verbindung Düsseldorf-Berlin würde damit

wegfallen. Zu befürchten ist daher die Zunahme des Flugverkehrs Düsseldorf-Berlin zulasten des Bahnverkehrs. Zudem wird die Attraktivität des Verkehrsknotenpunktes Düsseldorf Hbf deutlich gesenkt.

# nschwebt

## Vest

ücke" muß  
uphase ge-  
die zentrale  
schen den  
nhausen und

Altendorf wird für längere  
Zeit gekappt. Die nahege-  
legenen Kleingärten an der  
Berliner Straße würden dem  
Metrorapid zum Opfer fallen.

len massiven  
1 der verladenden  
und des Verband  
Verkehrsunter-  
(DV) ausgelöst  
trecke wird heute  
ntiert von  
ertransporten.  
itung wird im  
hang mit der  
ahme der geplan-  
schwindigkeits-  
trecken  
nie (von Rotter-  
dem Eisernen  
1 Antwerpen) noch  
nehmen.

## Bochum

Auf Bochumer Gebiet  
werden Flächen des 'Regio-  
nalen Grünzuges D' bei BO-  
Hamme von der Trasse  
zerstört, zudem Dauer-  
kleingärten entlang der  
Stadtautobahn und der  
Hauptstrecke in Bochum.  
Im Bochumer Hbf soll der  
Metrorapid die jetzigen S-  
Bahn-Gleise benutzen, im  
Vergleich zu heute fehlt  
nach den Umbauarbeiten ein  
Gleis. Ausserdem könnte die  
Nokia-Bahn den Hauptbahn-

hof nicht mehr in östliche  
Richtung verlassen. In Höhe  
des Bahnhofs Langendreer  
soll ein Überwerfungs-  
bauwerk den Metrorapid,  
der bis dahin in südlicher  
Bündelung mit der  
Fernbahntrasse verläuft, auf  
die Nordseite bringen. Damit  
dort ein Gleis freigelegt  
werden kann, sind zwischen  
Opelwerk und Lütgendort-  
mund nach diesen Plänen  
umfangreiche Gleisverle-  
gungen nötig.

## Metrorapid statt Stadtentwicklung?

Die Finanzierung der  
vielen noch unkalkulier-  
baren Milliarden für den  
Metrorapid durch Bund  
und Land müsste not-  
gedrungen zu Kürzun-  
gen an anderen Stellen  
führen, was gerade für  
die bankrotten Kommu-  
nen des Reviers nicht  
mehr verkraftbar wäre.  
Die Städte an der Trasse  
wären ferner in den  
ganzen nächsten Jah-  
ren nur mit der Umset-  
zung des Metrorapid  
beschäftigt, das heißt  
unter anderem jahre-  
lange Riesenbau-  
stellen, Umlenkung enormer  
Städtebaugelder,

Planungen und Projek-  
ten nur zur Verwirkli-  
chung des „Fremdkör-  
pers“ Metrorapid durch  
die gewachsenen Städ-  
te.  
Begonnene Umbau-  
projekte wie auf dem  
ehemaligen Güterbahn-  
hof Derendorf oder im  
Krupp'schen Gürtel in  
Essen, nicht direkt be-  
troffene Stadtteile und  
andere Aufgabenberei-  
che etwa der Sa-  
nierungsstau von Schu-  
len, Sportstätten, Stra-  
ßen oder die überfälli-  
ge interkommunale Zu-  
sammenarbeit z.B. im  
ÖPNV-Bereich würden

noch mehr vernachläs-  
sigt bzw. eingespart  
oder zurückgestellt.  
Die strukturschwä-  
cheren nördlichen  
Ruhrgebietsregionen  
würden weiter abge-  
koppelt.  
Symbolisch dafür: die  
vom Metrorapid nicht  
angebundene Schalke-  
Arena. Das gleiche gilt  
für Herne, Wanne-  
Eickel, Bottrop, Ober-  
hausen, Dinslaken,  
Wesel, Moers usw.. Ver-  
hindert würde eine  
Stadtplanung, die sich  
an den Interessen der  
vor Ort lebenden Men-  
schen orientiert.

# „Metrorapid wird Riesenpleite für Clement und Schröder!“



Interview mit MdB Winfried Wolf\*

**Du argumentierst seit eineinhalb Jahren auf Veranstaltungen im Ruhrgebiet und entlang der Route. Hat sich am Protest etwas verändert?**

Sehr viel! Als ich Anfang 2001 erstmals zum Thema Metrorapid in Oberhausen sprach, da schienen mir viele noch überrascht, wenn nicht überfordert. Die Landes-Grünen waren damals abgetaucht; immerhin hatten sie mit Clement eine Unterstützung für dieses Projekt vereinbart. Die Grünen auf Bundesebene hatten Ende 1998 einer Koalitionsvereinbarung zugestimmt, in der die Transrapid-Technik über den grünen Klee gelobt und vereinbart wurde, daß in unserem Land Anwendungstrecken gebaut und vom Bund finanziert werden müßten. Seither konnte ich auf Veranstaltungen und Pressekonferenzen u.a. in Mülheim, Duisburg, Düsseldorf, Essen und bei Ortsbegehungen vor Ort feststellen, wie sich die Basis für eine Kritik an diesem Monster-Projekt von Monat zu Monat verbreiterte. Gleichzeitig

Machbarkeitsstudie mit einer Detailkenntnis auseinander genommen wurde. Die Metrorapid-KritikerInnen haben die fachliche Kompetenz ganz eindeutig auf ihrer Seite. Wer heute weiter offen für dieses Projekt eintritt, bei dem gibt es nur zwei Möglichkeiten: Es kann sich erstens um einen völlig ignoranten Menschen handeln. Oder um einen Lobbyisten von Siemens-ThyssenKrupp. Gelegentlich bündelt sich beides auch in einer Person.

**Gibt es auf Bundesebene eine neue Entwicklung?**

Ja – und zwar im Positiven wie im Negativen. Negativ ist, daß SPD und Grüne noch vor der Bundestagswahl – Anfang September – den neuen Haushalt für 2003 vorstellten. In diesem sind nun erstmals Bundesmittel für den Metrotrapid eingeplant. Allerdings zunächst „nur“ als *Verpflichtungs-ermächtigungen* ab dem Haushaltsjahr 2004. Das ist jedoch eine neue Qualität. Bisher konnten wir immer sagen: Diese

Bundesmittel waren in keinem Haushalt eingestellt – weder als konkrete Mittel eines Jahres-Haushaltsplans, noch als „*Verpflichtungs-ermächtigung*“ für ein späteres Jahr. Nun soll das im Haushalt für 2003 drin stehen – mit Zustimmung der beiden Koalitionsparteien. Daß die SPD eine Beton-Partei ist, ist gerade hier im Ruhrgebiet bekannt. Daß die Grünen einem solchen Haushaltsentwurf zustimmen, zeigt, wie sehr diese Partei auf den Hund gekommen ist. Denn bei aller beschriebenen Detailkenntnis, welche manche grüne Verkehrsfachleute haben ist doch zu fragen: Wie kann man dann für einen Bundeshaushalt stimmen, der dieses Projekt mit Milliarden-Aufwand fördern will?

Die positive Entwicklung: Seit dem 4. Juni 2002 liegt ein Bericht des Bundesrechnungshofs (BRH) zur „Zukunftssicherung der deutschen Magnet-schwebebahn-technik“ vor. Dieser Bericht hat es in sich.

**Nenne uns einige Beispiele ...**

Ich beschränke mich hier auf die Kritik an der Sache. Da finden sich in dem Bericht des BRH zumindest drei entscheidende Kritikpunkte. *Erstens* heißt es dort, daß keine Alternativen zum Metrorapid geprüft wurden und daß nicht einmal der Rat des – dafür zuständigen und dafür mit Steuergeldern bezahlten – „Beirats beim Bundesministerium für Verkehr“ eingeholt worden ist. Bei solch großen Projekten ist die Prüfung von Alternativen – etwa dem alternativen Aus-

bau des bestehenden Schienenverkehrs – einfach ein Muß. *Zweitens* argumentiert der BRH, daß die Kosten-Nutzen-Rechnung, die eine Rentabilität des Metrorapid unterstellt, nicht überzeugt. *Drittens* schreibt der BRH-Bericht den Herren Clement und Bodewig ins Stammbuch, daß die Transrapid-Technik, die ja bisher für den Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr entwickelt wurde, erst noch für den Nahverkehr „weiterentwickelt“ werden müßte. Selbst die bisherigen, vieljährigen Testfahrten im Emsland seien völlig unzureichend, um eine Einsatzreife des Transrapid als Metrorapid nachzuweisen.

**Ist das der Gnadenstoß für die Schwebbahn-Pläne?**

Leider nein. Ich schrieb bereits 1995 einmal einen Artikel über die „vielen Tode des Transrapid“. Im Augenblick scheinen wir einen neuen zu erleben; mit noch etwas Anstrengung unsererseits wird das Metrorapid-Projekt begraben werden. Doch selbst das ist nicht sicher. Und wenn, dann wird die x-te Wiederauferstehung von den Toten gefeiert werden – egal, ob Schröder Kanzler bleibt oder Stoiber ihn beerbt. Mit Siemens und ThyssenKrupp, einer Reihe wichtiger Baufirmen und – nicht zu vergessen – mit der Unterstützung durch Mehdorn und die Bahn AG stehen einfach verdammt mächtige Kräfte hinter diesem absurden Projekt. Dennoch ist bei den Metrorapid-GegnerInnen ein aner-kennender Schlag auf

die eigenen Schultern am Platz: Durch unsere bescheidenden Kräfte dürften die interessierten Konzerne, Clement & Schröder eine schmerz-hafte Niederlage einzu-stecken haben. Und dies ist ein Erfolg für die Menschen vor Ort, für Natur und Umwelt und für den bestehenden Schienenverkehr im Ruhrgebiet.

**Welche Aktivitäten habt ihr im parlamentarischen Bereich auf Bundesebene unternommen?**

Die PDS-Bundestags-faktion brachten zu diesem Thema einen Antrag und einen Gesetzentwurf in den Bundestag ein. In dem Antrag wollten wir der Bundesregierung untersagen lassen, öffentlich von Haushaltsmitteln zu reden, die für den Metrorapid zur Verfügung stünden, weil diese bisher in keinen Haushalt eingestellt sind. Mit dem Gesetzentwurf forderten wir die Aufhebung des Magnet-schwebebahn-planungsgesetzes, eines Gesetzes aus dem Jahr 1995, mit welchem Planung, Bau und Durchsetzung von Magnet-schwebebahnen beschleunigt werden sollen, wobei gleichzeitig Bürger- und Umweltrechte unter die Räder kommen. Der Antrag und der Gesetzentwurf wurden abgelehnt – unter anderem mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.

\*) Winfried Wolf ist seit 1995 verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Bundestag. Er ist auch Verfasser der Broschüre „Transrapid – Chinarapid – Metrorapid: Höchstsubventionierte Wege in eine verkehrspolitische Sackgasse“, die gratis beziehbar ist über: MdB-Büro Dr. Winfried Wolf, Platz der Republik 1, 10111 Berlin, Tel. 030/227 71 790; e-mail: winfried.wolf@bundestag.de. www.winfried-wolf.de

# Kein Koffer, kein Klo

Der Flughafen Düsseldorf sei für den Metro-rapid ein wichtiger Haltepunkt, auch die Flughäfen in Dortmund und Köln könnten irgendwann angeschwebt werden. Sagen die Metrorapid-Macher. In Wirklichkeit gibt es gar keinen Platz für Reisende mit Gepäck: bei voller Auslastung des Zuges hat jeder Fahrgast gerade mal 1 Quadratmeter Platz. Und die volle Auslastung ist notwendig, damit der Zug sich trägt. Wobei die Berechnun-

gen sogar davon ausgehen, dass die Auslastung des Zuges nachts in etwa so hoch ist wie tagsüber. Während ein Zug bereits als ausgelastet gilt, wenn alle Sitzplätze belegt sind, gehen die Metrorapid-Planner eh immer davon aus, dass ein Teil der Passagier stehen muß. Toiletten sind in der Schwebebahn übrigens ebenfalls nicht vorgesehen. Die gäbe es „in einer Straßenbahn ja auch nicht“, erklärten die Metrorapid-Bauer dazu.

## Adressen aktiver Gruppen in NRW:

- **Bürgerinitiative ContraRapid Duisburg.**  
c/o Horst-Werner Rook, Kardinal-Galen-Str. 36, 47051 Duisburg, Tel: 0203/344414, horst-werner-rook@t-online.de
- **Bürgerinitiative ContraRapid Essen.**  
c/o Guido Berg, Tel: 0201/277964
- **Bürgerinitiative ContraRapid Mülheim.**  
c/o Michael Kasimir, Beethovenstr. 18, 45478 Mülheim/Ruhr, Tel: 0208/3899810, Michael.Kasimir@gmx.de  
www.mbi-mh.de
- **MBI Mülheimer Bürger Initiativen.**  
Kohlenkamp 1, 45468 Mülheim/Ruhr, Tel: 0208/3899810, mbi@mbi-mh.de  
www.mbi-mh.de
- **Bürgerinitiative ContraRapid Oberhausen.**  
c/o Jörg Fischer, Wilhelm-Haumann-Weg 14, 46049 Oberhausen, Tel: 0179/4510506, info@contrarapid.de, www.contrarapid.de
- **BUND NRW.**  
Merowingerstr. 88, 40225 Düsseldorf, Tel: 0211/302005-0, Fax: -26, www.bund-nrw.de
- **PRO BAHN NRW.**  
Maxstr. 11, 45127 Essen, Tel: 0201/222555, Fax: 0201/231707, www.probahn-nrw.de
- **VCD NRW**  
Worringer Str. 65, 40211 Düsseldorf, Tel: 0211/164949-7, Fax: -8, www.vcd-nrw.de
- **kommunalspolitisches forum nrw e.V., Arbeitskreis Contrarapid.**  
Gravelottestr. 28, 47053 Duisburg, contrarapid@kopofoto.de



# Gewerkschaft: Metrorapid vernichtet Arbeitsplätze



**Der Vorsitzende der Bahn-Gewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, hat bereits im Frühjahr deutlich darauf hingewiesen, dass der Metrorapid in Nordrhein-Westfalen nachweislich zum Arbeitsplatzabbau führen werde. „Wir gehen davon aus, dass bei der Bahn dann 400 Stellen, vor allem Lokführer, Zugbegleiter und Kräfte in Werkstätten und Stellwerken überzählig werden“, warnte Hansen. Der Metrorapid ist nach Ansicht der Gewerkschaft Transnet verkehrspolitisch überflüssig. Der Nutzen ist nicht absehbar, die Kosten sind nicht kalkulierbar. Die Transnet legte eine „Unmachbarkeitspapier“ vor. Zugleich forderte die Gewerkschaft, die Gelder für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu verwenden.**

Sowohl Metrorapid als auch Transrapid machten keinen Sinn, erklärte der Vorsitzende, Norbert Hansen. Transnet wende sich nicht gegen die Nutzung einer neuen Technik. Es dürfe aber kein konkurrierendes System zur Schiene aufgebaut werden.

Auf Fahrern auf den Schwebezügen seien „Luftbuchungen, die nicht nachvollziehbar und begründbar sind.“ Die Bahngewerkschaft hält die Magnetschwebebahn auch nicht für rentabel. Eine Fahrt mit dem Metrorapid kostet je Fahrgast im Schnitt 27 Euro, hat man bei Transnet ausgerechnet. Noch sei völlig unklar, welchen Anteil der Fahr-

gast aufbringen müsse, und welche Zuschüsse es gebe, sagte Hansen. Außerdem dürfe kein Geld, „was für den Aufbau der Schieneninfrastruktur dringend benötigt wird, buchstäblich davon schweben.“ Der Transnet-Chef verwies darüber hinaus auf zahlreiche „Ungereimtheiten und unausgeglichene Angaben“ in der kürzlich vorgelegten Machbarkeitsstudie. Dazu zähle, dass Zahlen, insbesondere was Ertrag und Auslastung angehe, „pro Magnetschwebezug“ verändert worden seien. In der Studie gebe es aber auch keine Angaben, wie ausgereift die Technik sei. So habe es keine Tests für Belegungs- und Tunnelver-

kehr der Züge gegeben. Auch müsse, beispielsweise beim Metrorapid, von einem höheren Energieverbrauch ausgegangen werden. Bemerkenswert seien

auch die erwarteten „Einsparungen bei den Betriebskosten Straße.“ Es werde jedoch nicht erläutert, was damit gemeint sei und wie dies geschehen könne.

## Stimmen zum Metrorapid in NRW im Internet:

- www.contrarapid.de
- home.landtag.nrw.de/mdl/peter.eichenseher/home.t-online.de/home/Wittmann/metro.htm
- www.bund-duisburg.de/
- www.bund-nrw.de/010308.htm
- www.bund-nrw.de/metrorapid.htm
- www.dieterhilsler.de/
- www.duesseldorf-today.rp-online.de/special/metrorapid/
- www.mbi-mh.de/MBI-Arbeit/Initiativen/KontraRapid/contrarapid.html
- www.metrorapid.de/
- www.mwmtv.nrw.de/
- www.nrw.de/aktuell/presse/pm2000/kcn20001027\_6.htm
- www.nrw.de/metrorapid/index.html
- www.probahn-nrw.de/projekte\_metrorapid.htm
- www.probahn-nrw.de/projekte\_wunschnetz.htm
- www.projektruhr.de/de/metrorapid/
- www.solinger-stadtschreiber.de/sos/metrorapid.htm
- www.talknet.de/~lew/tr.html
- www.vcd-bochum.de/Metrorapid/
- www.wdr.de/online/verkehr/metrorapid/finanzgutachtenphtml
- www.wdr.de/online/verkehr/metrorapid/gutachter\_neu.phtml
- www.wdr.de/online/verkehr/metrorapid/index/phtml/
- www.wisoveg.de/rheinland/alweg/alweg.htm
- www.winfried-wolf.de

## Siemens und die Technik

**Vor über einem Jahr bereits sollte er in Betrieb gehen: der „SkyTrain“ (Himmelszug), der den Düsseldorfer Flughafen-Bahnhof mit dem Terminal verbindet. Die Hochbahn wird, wie beim Metrorapid geplant, „führerlos“ betrieben. Für Siemens ein Problem: erst gab es Verzögerungen wegen diverser Softwareprobleme. Und seitdem die Bahn fährt, lassen sich die Passagiere auf eine wirkliche „Himmelfahrt“ ein: wiederholt bleiben die Züge in luftiger Höhe stehen, zuletzt über 40 Minuten. Die Kabinenbahn verliert den funkgesteuerten Kontakt zur Leitzentrale, nichts geht mehr.**

Klären konnte Siemens die technischen Probleme vorerst nicht, die Bahn wurde immer wieder aus dem Betrieb genommen, Passagiere mit Bussen transportiert. Medien berichten nun bereits vom „Pannenzug“. Siemens selbst nannte das Ganze „peinlich“. Die Metrorapid-Planungen lassen ähnliches

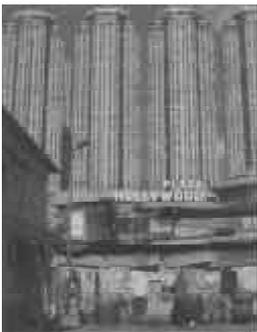
befürchten: wenn ein Zug auf der Strecke eine Panne hat, bleiben alle anderen ebenfalls stehen, weil sie ihr jeweiliges Magnetfeld dann nicht verlassen können. Ein Umleiten der Züge ist nicht möglich, da sie ja „schweben“ und keine Gleise befahren.

lbg



## Transrapid in China –

## wem nützt es?



**Der Bau der Transrapid - Magnetschwebbahn bei Shanghai wird von Thyssen-Krupp und Siemens sowie ihren politischen Helfershelfern als großer Exporterfolg für deutsche Technik gefeiert. Die Strecke ist seit dem Jahr 2000 im Bau und soll Anfang 2004 den betrieb aufnehmen. Bei näherem Hinsehen erweist sich auch in diesem Fall: Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen.**

Der Bau der Transrapid-Magnetschwebbahn bei Shanghai wird von Thyssen-Krupp und Siemens sowie ihren politischen Helfershelfern als großer Exporterfolg für deutsche Technik gefeiert. Die Strecke ist seit drei Jahren im Bau und soll Anfang 2004 den Betrieb aufnehmen. Die rund 30 km lange Strecke vom Shanghaier Flughafen – ursprünglich als zweite S-Bahn-Strecke mit Rad-Schiene-Technik geplant – endet im übrigen an der Peripherie der Mega-Stadt. Hier gibt es eine Schnittstelle zur U-Bahn bzw. zum Taxi. Die Bundesregierung fördert den Bau mit rd. 200 Mio. Steuergeldern. Daß China als erstes Land der Welt überhaupt die Schwebbahn baut, sagt sehr viel aus über die politischen Zustände in dem Land.

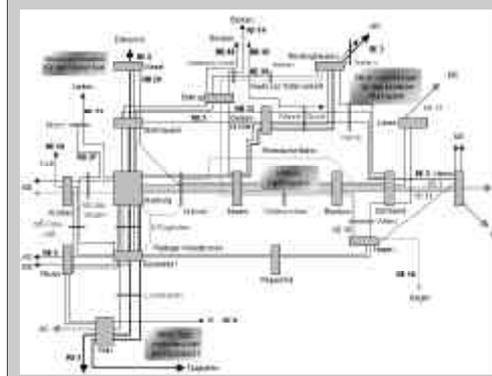
Wenn ThyssenKrupp-Manager die schnellen Planungs- und Bauzeiten loben, unterschlagen sie, daß die Vorplanungen für die S-Bahn allesamt bereits abgeschlossen waren und praktisch nur noch eine Umwidmung erfolgen mußte. Auch die Betonfundamente standen bereits weitgehend. In China brauchen sich Investoren und Behörden im übrigen nicht groß mit Erörterungsverfahren, Widersprüchen und Verwaltungsgerichtsklagen abzugeben. Dennoch bleibt auch unter Fachleuten die bange Frage, ob der problematische Untergrund den Belastungen der Schwebbahn gewachsen sein wird. Die Haltbarkeit der Betonbauten wird auf lediglich 20 – 30 Jahre ge-

schätzt. Das Transrapid-Konsortium hat ausdrücklich jede Verantwortung für Trasse und Fahrweg ausgeschlossen. China zieht seit Mitte der 90er Jahre mehr ausländische Investoren an, als irgendein anderes Land mit Ausnahme der USA. Die Staatsverschuldung – vor allem bei ausländischen Kreditgebern – ist riesengroß. Die Regierung spielt bewußt und

schamlos die „Wettbewerbsvorteile“, das heißt extrem niedrige Löhne aus. Allein dadurch haben 30 Mio. Menschen Arbeit und Einkommen verloren. Viele Millionen Bauern haben keinerlei Existenzmöglichkeit mehr auf dem Land, die großen Städte verzeichnen ein chaotisches Wachstum und platzen aus allen Nähten. Erwerbslosigkeit und Unterbeschäftigung

sind in Millionen nicht mehr genau zu erfassen. Die Verschmutzung der Luft durch Industrie- und Verkehrsemissionen, des Wassers (aus den Leitungen in den Großstädten kommt häufig eine bräunliche Brühe) und des Bodens hat ein teilweise katastrophales Ausmaß erreicht. China braucht tatsächlich etwas anderes als das Luxuspielzeug Transrapid!

## Das Wunschnetz



Das hier vorgestellte „Wunschnetz“ von PRO BAHN für den Schienenverkehr im Raum zwischen Düsseldorf und Dortmund stellt eine Alternative zu den Metrorapid-Planungen dar. Grundsätzlich gilt für dieses Wunschnetz, dass es bei der heutigen Infrastruktur betrieben werden kann. Die dargestellten Ausbau- und Reaktivierungsstrecken sind nur zur Darstellung der Raumwirksamkeit abgebildet.