

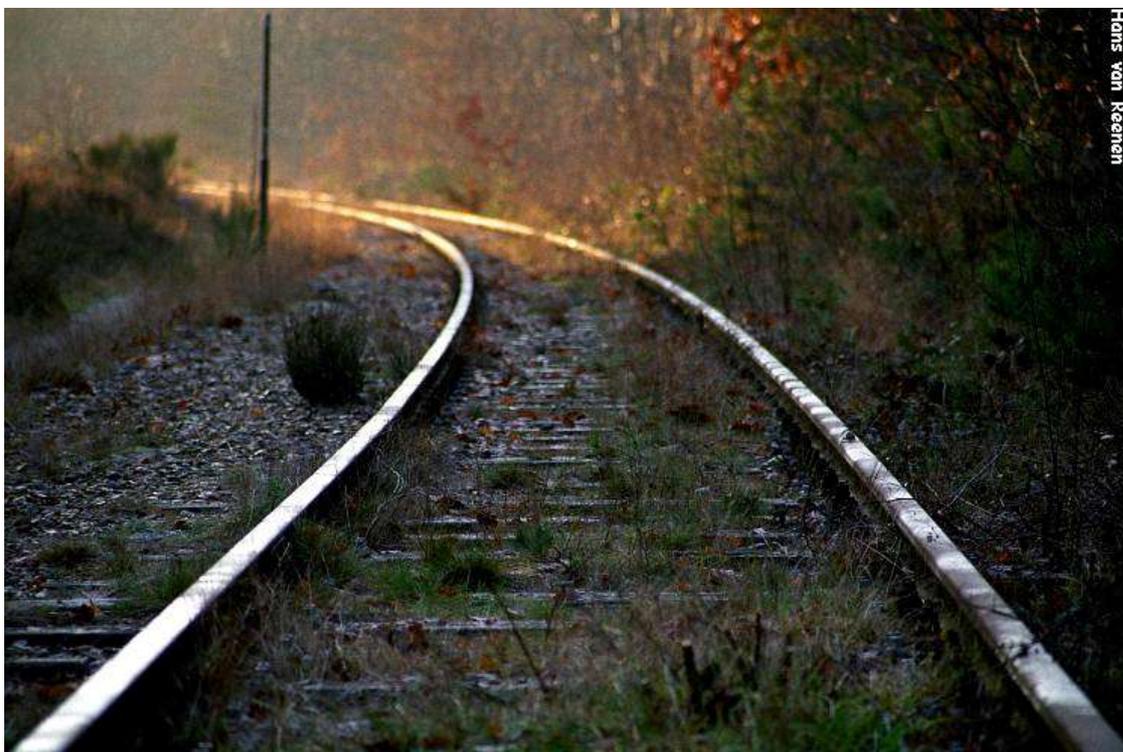
Op 1 juni jl. is het al weer 15 jaar geleden dat de laatste trein reed tussen Nijmegen en Kleve. Sinds kort wordt aan Nederlandse zijde het belang van deze ontbrekende verbinding onderkend. De gemeente Nijmegen, Stadsregio Nijmegen Arnhem (KAN) en de Euregio Rijn-Waal nemen de railverbinding in hun plannen op. Zelfs kunstenaars worden geïnspireerd. Zo maakte de cineast Rob Dekkers de film "Slapend Spoor" voor het Nijmeegse stadsfilmfestival. De film werd zelfs vertoond aan alle burgemeesters van de KAN-regio! Nu blijft het aan de Duitse zijde echter stil. Kleve, Kranenburg en Groesbeek komen niet verder dan een plan voor pomplorries of railfietsen (Draisinen). Is dat nou het hoogwaardig openbaar vervoer? De "Gelderse Toscane" tussen Kranenburg en Groesbeek verdient zo veel beter. Vandaar dat in deze VIEVmail alle feiten en argumenten nog eens op een rij wordt gezet in een speciale Duitstalige editie.

In dit nummer

Entfernungen	pagina 02
Geschichte	pagina 02
Argumente für Schließung in 1991	pagina 03
Lage der Schienenstrecke	pagina 03
Eigentumsverhältnis und Verwaltung der Schienenstrecke	pagina 03
Hauptargumente für Reaktivierung	pagina 03
Strategische und politische Argumente	pagina 03
Gutachten	pagina 04
Prognosen/Fahrgastaufkommen (1998)	pagina 04
Fahrgastaufkommen ähnlichen Initiativen	pagina 04
Kosten und Investitionen Infrastruktur	pagina 05
Deckung der Kosten/Finanzierung	pagina 05
Vorhaben der Niederländische Behörden	pagina 05
Vorhaben der Deutschen Behörden	pagina 06
Wie weiter? Ein Vorschlag für einen zugkräftigen Project	Pagina 06
Stellungnahmen	pagina 07
Agenda / Lid worden / Colofon	pagina 08

Railverbinding Nijmegen-Kleve

Alle feiten en argumenten op een rij



Hans van Reenen

De ontbrekende schakel tussen het Duitse en Nederlandse spoorwagennet op een herfstochtend bij Groesbeek

Foto: Hans van Reenen (www.hans.extern.kun.nl)

Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen-Kleve

Door Marcel Walraven¹

Entfernungen

- Gesamtlänge: 26 km
- Streckenlänge Nijmegen-Bundesgrenze: 14 km
- Streckenlänge Bundesgrenze-Kleve: 12 km



1 juni 2001 kranslegging bij het spoorwegmonument op het Valkhof ter herdenking dat tien jaar geleden de laatste trein reed tussen Nijmegen-Kleve. Foto: Arthur Hofstad

Geschiede

- 8.8.1865 Eröffnet aufgrund einer Bürgerinitiative zur Anknüpfung der Stadt Nijmegen an das Schienennetz;
- 1879 Brückenbau über Rhein und Waal: Internationale Verbindung Amsterdam-Kesteren-Nijmegen-Köln;
- 1911-1950 zweigleisig ausgebaut;
- 1988 Ende der Direkten Verbindung Amsterdam-Köln;
- 1991 letzter Zug zwischen Kleve und Nijmegen.



Bij de allerlaatste rit naar Kleve werd de trein voorzien van een rouwkrans. Aan belangstelling geen gebrek (Nijmegen, 1 juni 1991).

Bron: www.vvv-groesbeek.info/spoorlijn.htm

¹ Met dank aan Ludwig Seerden voor de controle van de Duitse taal.

Argumente für Schließung in 1991

- Hoher Grenztarif: Zuschlag von 10 Gulden auf die normale Fahrkarte;
- Niedrige Frequenz: zwei Stunden Takt; nur 5 Züge pro Tag;
- Keine Haltestellen in Groesbeek und Nijmegen-Heijendaal (Uni und Uni-Kliniken!!)
- Hohe Aufwandskosten für Fahrzeuge (Diesel Lokomotive) und Bahninfrastruktur;
- Keine Investitionen in die Automatisierung durch die DB: 5 Stellwerk- und Schrankenwärter für 5 Züge pro Tag!

Lage der Schienenstrecke

- Nijmegen Hbf - Nijmegen Heijendaal:
Für den Bau einer Schnellbusbahn nach der Universität ist 750 meter Gleis entfernt worden. Nach Angabe der Stadt Nijmegen und ProRail gibt es und ist Raum reserviert worden für den Rückbau eines dritten Gleises.
- Nijmegen Heijendaal - Groesbeek - Bundesgrenze:
Holzschwellen Gleis und Kieselsteinunterbau vorhanden; nur bei den Nimweger Bahnübergänge sind die Gleise zurückgebaut worden wegen Senkung der Wartungskosten; Gleis bei Rondweg abgebaut; Vereinbart worden ist das die Gemeinde Groesbeek (mit ProRail) auf eigene Kosten dieses Gleis mit eine Tunnel zurück baut im Fall einer Reaktivierung.
- Bundesgrenze - Kranenburg Bf – Kleve Tiergarten:
Betonschwellen (Typ S58) Gleis mit Schotterunterbau vorhanden und im relativ guten Zustand (jetzt noch geeignet für 60 km/h) nur mit Starkem Strauch und Baumbewuchs überdeckt. Gleis bei Bahnübergang B9 ist zurückgebaut worden.
- Kleve-Tiergarten - Kleve Bf:
Im Bereich Kirmesplatz ist das Gleis für 250 Meter abgebaut worden für den Bau von Parkplätzen. Vereinbart worden ist das der Stadt Kleve (mit DB Netz und das Eisenbahnbundesamt) auf eigene Kosten dieses Gleis mit eine Tunnel zurück baut im Fall einer Reaktivierung.

Eigentumsverhältnis und Verwaltung der Schienenstrecke

- Nijmegen Hbf- Bundesgrenze:
Eigentum des Niederländischen Verkehrsministeriums; Verwaltung durch ProRail gemäß Spoorwegwet 1875;
Quelle: ProRail, Netverklaring 2007, Version 1.0, 1. Februar 2006, Bijlage 14;
- Bundesgrenze-Kleve Hbf:
Eigentum und Verwaltung durch DB Netz AG.

Hauptargumente für Reaktivierung

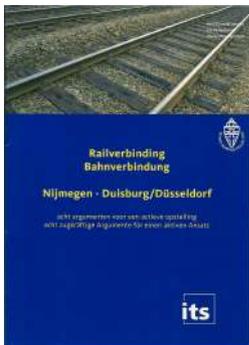
- Verkehrstechnisch: durch Einsatz von leichten Triebwagen (Light Rail) sind schon viele so genannte nicht-rentable Strecken kostendeckend reaktiviert worden (Düren-Heimbach, Enschede-Gronau, Kaarst-Mettman, etc)
- Fahrgastaufkommen ist hoch;
- Viele Niederländer wohnen im deutschen Grenzraum;
- Zusammenwachsen der Euregio Rhein-Waal, Erschließung des Niederrheins und der Oberzentren Nijmegen und Ruhrgebiet.

Strategische und politische Argumente (aus dem Katteler Gutachten):

- Die Euregio ist nicht vollständig ohne vollwertige Bahnverbindungen; eine gute Infrastruktur fördert die Integration der Regionen;
- Für die Euregio Rhein-Waal besteht die Gefahr, in den von "Brüssel" befürworteten Transportachsen eine untergeordnete Rolle zu spielen;
- Keine hochwertig touristische Region ohne minimale Beförderungsmöglichkeiten;
- Eine Bahnverbindung ist nützlich für die verschiedene Bevölkerungsgruppen und entspricht allgemeinem Interesse;
- Kleve und Nimwegen sind einzigartige Nachzügler wenn es um die gegenseitige Verbindung geht;
- Chance für eine allseitige Entwicklung beider Städte;
- Aufnahme einer Light-rail Verbindung in die Planung führt zu finanzieller Unterstützung;
- Ähnliche Initiativen in anderen Regionen kommen gut an; Warum gelingt es dem Niederrhein/KAN nicht, was anderen Grenzregionen gelingt?

Gutachten (ein übersicht)

- Röhr/AGV, *Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Schienenstrecke Nijmegen-Xanten-(Duisburg)*, 1998
Gutachtens im Auftrag des Nahverkehrszweckverbandes Niederrhein (in Zusammenarbeit mit der Euregio Rhein-Waal, KAN, Gelderland etc)
- Herman Katteler, *Bahnverbindung Nijmegen-Duisburg/Düsseldorf, acht zugkräftige Argumente für einen aktiven Ansatz*, ITS Radboud Universiteit Nijmegen, Nijmegen 2005
Gutachtens im Auftrag der Fahrgastverbände ProBahn, Rover und VIEV.



Op 12 mei 2005 werd het onderzoek van Herman Katteler aangeboden aan Guusje Terhorst, burgemeester van Nijmegen en voorzitter van de Euregio Rijn-Waal. Sindsdien lijken de ontwikkelingen in een stroomversnelling te zijn geraakt. Zowel KAN, gemeente Nijmegen en de Euregio hebben de railverbinding in hun plannen opgenomen.

- StadtUmBau, *Machbarkeitsstudie Touristische(Zwischen-)Nutzung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve*, 2006
Gutachten im Auftrag der Gemeinde Kranenburg

Prognosen/Fahrgastaufkommen aus Röhr/AGV Gutachtens (1998)

	Fahrgastaufkommen	Kostendeckung
Nijmegen (NL)-Groesbeek (NL)	2.650 Personen pro Tag	-
Groesbeek (NL) -Kranenburg (D)	1.350 Personen pro Tag	-
Kranenburg-Kleve	-	-
Nijmegen-Kleve	10.274 Fahrgastkilometer	53,12%

Nach unserer Ansicht ist das Fahrgastaufkommen seit 1998 eher höher geworden. Räumliche und wirtschaftliche Entwicklungen sind in Grenzraum vollzogen worden wodurch der Mobilitätsbedarf nur angestiegen ist. Viele Niederländer sind in den Kreis Kleve übersiedelt. So wohnen in die Gemeinde Kranenburg mit 7.000 Einwohner schon 1.700 Niederländer. Die größere Anziehungskraft der Stadt Kleve zum Shopping für Niederländer, beziehungsweise Nijmegen für die Deutschen. Dank des Niederländischen Konsum steht Kleve weiterhin an die erste Stelle beim Pro Kopf Umsatz in NRW von mehr als €349.000 pro Person! Deutsche Studenten wohnen in Nijmegen und der politisch-strategische Wert einer Verknüpfung der beiden SPNV-Systeme zwischen den Räumen Arnhem-Nijmegen und Niederrhein/Ruhrgebiet sind im obengenannten Gutachten und das IGVP-Vorhaben nicht bewertet worden. Und dann gibt es auch noch den Airport Weeze welche den Raum Nimwegen an die ganze Welt anschließen würde.

Fahrgastaufkommen ähnliche grenzüberschreitende Initiativen

Auf drei grenzüberschreitenden Schienenverbindungen sind erfolgreiche Initiativen durch die Deutsche Nahverkehrszweckverbände gestartet worden:

- Enschede – Gronau - Dortmund/Münster: 1200 Personen pro Tag;
- Venlo - Kaldenkirchen - Mönchengladbach: 1600 Personen pro Tag;
- Heerlen – Herzogenrath - Aachen: 600 Personen pro Tag.

Schlussfolgerung: Das Fahrgastaufkommen zwischen Groesbeek – Kranenburg ist hoher prognostiziert worden als zwischen die Städte Enschede - Gronau welche .in 2001 reaktiviert worden ist.

Quelle: Arnhem-Emmerich, Grenzüberschreitender Personennahverkehr, IVV, Aachen 2005, Gutachten im Auftrag der Stadt Emmerich

Dag Enschede, Hallo Münster. Sinds 16 november 2001 rijden er weer treinen tussen Enschede en Gronau. Dit spoortraject was in 1981 gesloten omdat het zogenaamd "niet rendabel" was. Nu is het hart van Twente verbonden met de universiteitsstad Münster en Dortmund, het kloppende hart van het Ruhr-gebied. Ook hier blijkt dat een kostendekkende exploitatie met light rail mogelijk is. Op zaterdag puilt de trein uit met meer dan 2000 dagjestoeristen die naar Münster gaan.

Foto: Zweckverband SPNV Münsterland



Kosten und Investitionen Schieneninfrastruktur

	Kosten in Millionen € (2005)	Kosten in Millionen € (1998)	Kosten in Millionen € (2001)
Nijmegen -Bundesgrenze 14 km	16,8	17,1	19,9
Bundesgrenze - Kleve 12 km	14,4	14,2	17,1
TOTAL	31,2	31,1	37,0
	Gemäß <i>Kostenkatalogen openbaar vervoer,</i> Rijkswaterstaat, CVOV-rapport 26, 2005 (Angaben mit durchschnittlichen Preise für ÖPNV Infrastrukturvorhaben herausgegeben durch das niederländische Verkehrsministeriums)	Gemäß Röhre/AGV- Gutachten 1998	Gemäß Projektkosten Reaktivierung Bahnstrecke Gronau- Enschede: 12,8 Million Euro für 9 km. Diese Kosten sind relativ hoch wegen Neubau einer Brücke über die Grenzfluss Glane.

Deckung der Kosten/Finanzierung

Die Projektkosten für Reaktivierung Enschede-Gronau wurden mittels Beiträgen bezahlt der:

Beiträge bezahlt durch	Kosten auf Basis Aussagen Ir. W. Hermanns, ehemalige Projektleiter Enschede-Gronau
Interreg II	€ 2.000.000
Ministerie V&W (NL)	€ 6.745.455
Provinz Overijssel	€ 750.000
Stadt Enschede	€ 750.000
Regio Twente	€ 454.545
NRW	€ 1.951.450
BRD/Bund.	-
DB Netz:	€ 169.978
TOTAL	€ 12.821.428

Schlussfolgerung: Die Deutsche Kommunen brauchten zur Wiederherstellung dieser Schienenstrecke keine finanzielle Beitrag zu leisten!

Vorhaben der Niederländische Behörden.

- **Stadt Nijmegen:** in seiner Ratsitzung am 02.02.2005 ist erklärt worden die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve zu fordern und beauftragt die Verwaltung entsprechende Maßnahmen einzuleiten.
- **Provinz Gelderland/Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN):** Im "Regionaal Plan 2005–2020 Stadsregio Arnhem Nijmegen" ist die Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve als Project 2 im Bereich Verkehrspolitik eingestuft worden: *eine Studie nach Möglichkeiten einer light rail SPNV-Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve mit Anschluss nach Düsseldorf unter Berücksichtigung von Aspekten wie Transport, Technik, Organisation und Wartung & Instandsetzung.* Dieser Regionalplan hat den Status eines Regional-Strukturplanes im Rahmen des Raumordnungsgesetzes. Im Klartext bedeutet das: alle Bauvorhaben entlang der Eisenbahnlinie sind untersagt.
- **Euregio Rijn-Waal:** in seiner Euregionratsitzung am 25.05.2005 in Duisburg ist den folgender Beschluss gefasst worden: die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Nijmegen -Kleve zu fordern und beauftragt die Verwaltung entsprechende Maßnahmen einzuleiten.
- **Euregio Rijn-Waal:** in seiner Euregionratsitzung am 26.05.2006 in Groesbeek ist beschlossen worden ein Euregionales Mobilitätsplan auf zu stellen unter Berücksichtigung der Wunsch die Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve zu reaktivieren.

Vorhaben der Deutschen Behörden

- **NRW:** im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 in der Dringlichkeitsstufe "Weiterer Bedarf" aufgeführt
- **NRW:** Broschüre Euregionale Mobilität, 2004, Minister Dr. Axel Horstmann: "Grenzüberschreitende Verbindungen im Schienenverkehr müssen den verkehrlichen Anforderungen eines Europa ohne Grenzen gerecht werden". "Wenn die Niederlande der Reaktivierung der Strecke zustimmen, kann die RE10 Düsseldorf - Kleve verlängert werden."
- **Bezirksregierung Düsseldorf :** Regierungspräsident Büssow hat sich im Presse und Rundfunk immer ausgesprochen bei Amtsbesuchen für baldige Reaktivierung der Strecke zu Stärkung der Niederrhein-Region
- **VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr),** Zielnetz 2015, 2e Auflage, 1999: RE10, Rhein-Niers Express, muss von Kleve nach Nimwegen in Stundentakt verlängert werden; RB31, der Niederrheiner, muss von Xanten verlängert werden nach Kleve und Nijmegen.
- **Stadt Xanten:** in seiner Ratssitzung am 29.06.2005 ist den folgender Beschluss gefasst worden: begrüßt die grundsätzlichen Überlegungen zur Reaktivierung der Schienenstrecke Duisburg-Xanten-Kleve-Nijmegen und beauftragt die Verwaltung entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Wie weiter? Ein Vorschlag für einen zugkräftigen Project

- Gemeinsame Erklärung von Behörden und gesellschaftlichen Organe und Verbände der Grenzregion die Reaktivierung zu begrüßen;
- Gründung eines euregionalen Projectbüros mit engagierte Projectführung und Mitarbeiter;
- Aktualisierung der Röhr/AGV-Machbarkeitsstudie aus 1997: im besonderen die Fahrgastprognosen und unter Berücksichtigung eine Light Rail Betriebsführung statt Heavy Rail;
- Studie nach der heutigen technischen Lage der Schienenstrecke: *in wie weit ist eine „low budget“ Reaktivierung möglich wobei die heutigen Infrastruktur so viel wie möglich verwendet werden kann.*
- Auf Basis der Resultaten der oben genannten Studien ein Plan zur Reaktivierung aufstellen;
- Lobby und suche nach Förderungsmöglichkeiten bei die provinziellen, nationalen und europäischen Behörden in Arnhem, Den Haag, Düsseldorf, Berlin und Brüssel; z.B Förderungsmöglichkeiten bei der EU: Interreg, Regionale Strukturfonds, u.s.w.
- In 2008 planen, am 8.8.2010 fahren (145. Geburtstag der Eisenbahnverbindung Nijmegen-Kleve).



Gute Traditionen neu gestalten - dafür steht die REGIOBAHN. Die verlustbringende Bundesbahnstrecke Kaarst-Mettmann sollte Ende der 80er Jahre stillgelegt werden. Engagierte Bürger und Politiker aus der Region reagierten sofort: Welches Potenzial können wir erschließen, wenn wir uns stärker an den Wünschen der Bürger orientieren? Die Prognosen sagten eine Nutzung der Strecke durch 16.500 Fahrgäste pro Tag voraus. Das brachte die Entscheidung: Am 8. August 1992 wurde die "Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkath-Mettmann mbH" (RegioBahn GmbH) aus der Taufe gehoben. Die notwendigen umfangreichen Investitionen in Bahnstrecke, Infrastruktur und Fahrzeuge wurden durch das Land Nordrhein-Westfalen zu ca. 50 Mio. € mitgetragen. Am 26. September 1999 wird dann ein neues Kapitel regionaler Verkehrspolitik endlich aufgeschlagen: Die erste REGIOBAHN verläßt planmäßig den Bahnhof Kaarster See.

Die seit der Aufnahme des Bahnbetriebs (26.9.1999) stark steigenden Fahrgastzahlen zeigen, dass die REGIOBAHN immer beliebter wird. Unter der Regie der Bundesbahn (1998) befuhren täglich nur ca. 500 Menschen die Strecke Mettmann - Düsseldorf. Ende 1999 beförderte auf der Strecke Mettmann - Kaarst aber bereits 5200 Fahrgäste (Stundentakt). Und im Jahr 2003 nutzten ca. 18000 Menschen täglich den 20-Minuten Takt der neuen REGIOBAHN. Damit wurden die Prognosen stets übertroffen. Auch für die Zukunft ist ein kontinuierlicher Ausbau der Kapazität geplant. Dabei steht sowohl die Streckenverlängerung in den Richtungen Wuppertal und Mönchengladbach als auch der Ausbau der P+R Plätze im Vordergrund. Eine Vision wurde Wirklichkeit!

Bron: www.regio-bahn.de

Stellungnahmen

Gegen-Argument 1: **Die Reaktivierung der Schienenverbindung gefährdet die heutigen (Schnell)bus-Verbindung zwischen Nijmegen-Kleve und Nijmegen-Groesbeek**

Antwort: Zug und Bus gehören beide zum ÖPNV, aber bedienen ein anderes Publikum. Deswegen darf man diese Modalitäten nicht gleichstellen. Die Praxis zeigt dass der Zug für eine bessere ÖPNV- und Bus-Ausnutzung sorgt. Züge sollte der Rücken des ÖPNV-Netzes sein. Busse dagegen sollten Bahnhöfe verbinden mit Orten und Ortsteilen wo Menschen wohnen. Die Busse sollten die „Feeder“ des Schienennetzes sein. Dieses Fischgräten-Model wird betrieben in dem niederländische Achterhoek (Syntus) und in dem Kreis Düren (DRK). Die Erkenntnis ist dass mehr Leute mit den Bus fahren dann wenn es keinen Zug gibt. Der Schienenverbindung Enschede-Gronau ist ein gutes Beispiel. Vor der Reaktivierung gab es 120 Fahrgäste zwischen beiden Städte mit der Bus. Nach Reaktivierung (seit 2001) reisen circa 1300 Fahrgäste pro Tag mit dem Zug, und circa 400-500 Fahrgäste mit der Bus über die gleiche, parallel laufenden grenzüberschreitende Strecke!

Gegen-Argument 2: **Reaktivierung bedeutet auch das Güterzüge wieder fahren dürfen und damit wird Strecke eine Bypass der Betuweroute**

Antwort: Darum ist es wichtig dass man eine Bedingung ausspricht im seine Vorhaben. Nur eine Reaktivierung mit Light-Rail kommt dabei dann auch im Frage. Technisch ist das einfach durch zu führen. Man soll die Schwellenabstand von 0,60 m nach 0,80 m erhöhen wie auch bei Enschede-Gronau durchgeführt worden ist. Die Oberbau der Strecke ist dann nicht mehr für Heavy-Rail Benutzung geeignet. Die Strecke ist nicht als Bypass der Betuweroute geplant. Auf niederländischer Seite soll der Güterverkehr über Emmerich abgewickelt werden müssen. An deutsche Seite können überhaupt keine Guterzüge mehr eingelegt worden auf die eingleisige Strecke Kleve-Krefeld weil alle Ausweichgleise an alle Bahnhöfe abgebaut worden sind z.B. in Kleve.



Daar lukt het wel. Tussen Liberec (CZ) en Zittau (D) rijden in het weekeinde weer treinen. In de DDR-periode was het traject gesloten voor het reizigersverkeer ondanks de "broederschapsbanden" tussen beide landen. Met name de (oost-)Duitsers maken gebruik van deze trein om goedkoop te kunnen winkelen. In Liberec bestaan plannen om de trein door te laten rijden als tram. Zo ontstaat een geïntegreerd vervoersnetwerk in de Neisse-Euregio. Dit is een inspirerend voorbeeld voor de KAN-regio waar men helaas met het op-zich-zelf-staand systeem komt van de trambus alias bandentram. Trek de Regio-Rail KAN door als tram door de binnenstad van Nijmegen!

Foto: Marcel Walraven

Gegen-Argument 3: **Die Gemeinde Groesbeek ist gegen Reaktivierung**

Antwort: Die Gemeinde Groesbeek ist nicht gerade konsistent in ihre Aussagen. Sie ist nicht gegen, aber ist auf diesem Moment auch kein Befürworter. Offiziell heißt es: „Eine kurzfristige Reaktivierung ist nicht zu erwarten und deswegen wird vorgeschlagen nach Möglichkeiten für eine Touristische Nutzung zu suchen (Regierungsprogramm Rat der Gemeinde Groesbeek, 2006)“. In 2002 dagegen fordert die Gemeinde noch eine Light Rail Anschluss an die KAN Regio Rail. Sogar Beschwerde wurde gemacht gegen die Abriss der Rampenbrücke in Kleve! Groesbeek hat zwei Bedingungen: keine Güterzüge und keine Einschränkung der Bus-Verbindung nach Nijmegen. Güterzüge kommen nicht im Frage weil es um eine Light Rail Verbindung geht. Eine Reaktivierung führt sogar für eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung Groesbeeks, zeigt ein ähnliches Project wie Enschede-Gronau. Statt Endpunkt wird Groesbeek Startpunkt vieler Verbindungen im Reichswaldbezirk. Die Beschwerden Groesbeeks sind auch zu verstehen. Seit 1935 ist die Haltestelle geschlossen. Seitdem haben die Groesbeker nur eine Last getragen statt mit einer Lust gesegnet zu sein.

Gegen Argument 4: **Es gibt kein Geld**

Antwort: Viele Kommunalpolitiker benutzen dieses Argument des Verzichtes. Das Beispiel Enschede-Gronau zeigt das solche Infrastrukturvorhaben nicht geleistet werden aus Kommunalbeiträge. Aber Niederrheinische Politiker und Verwalter wagen sich nicht Geld zu fordern bei Ihre übergeordneten Kreis-, Bezirks- und Bundesregierung aus Angst das Respekt und Vertrauen zu verlieren. Es gibt jedoch Geld. So hat der Kreis Kleve fast € 25 Millionen – mit wenig Erfolg - in Airport Weeze investiert. Einnahmen der Mautgebühren von € 2,7 Milliarden überschreiten alle Prognosen. Auch an Niederländische Stelle gibt es Geld. Die Provinz Gelderland hat fast € 90 Millionen Überschuss dank die Dividende des NUON Energiekonzerns. Deswegen, eine Aufnahme einer Light-rail Verbindung in die Planung führt zu finanzieller Unterstützung. Eine Region das keine Pläne hat und keine aktive Politik führt, wird auch kein Geld bekommen.

Agenda

Donderdag 22 juni 2006

Algemene Ledenvergadering VIEV in zaal 10 van Wijkcentrum Burghardt, Burghardt van de Bergstraat 114 te Nijmegen, aanvang: 20h00. Na afloop van de vergadering zal de korte film "Slapend Spoor" uit 2005 getoond worden. Deze film, met in de hoofdrol onze voorzitter M. Walraven, gaat over de geschiedenis en de toekomst van de spoorlijn Nijmegen-Kleve.



*Film "SLAPEND SPOOR"
wordt vertoond op
de ALV van de VIEV*

Wilt u lid worden?

- Vul dan de uitgeknipte bon in en stuur deze op naar: VIEV, Molenweg 253, 6543 VD NIJMEGEN
- Scan de (uitgeknipte) en ingevulde bon in en stuur deze naar e-mailadres: jdebruin@viev.nl

✂ -----

AANMELDING LIDMAATSCHAP VIEV

Contributie € 13,61 per jaar

Titulatuur : Dhr. / Mevr. /

Naam + Voorletters :

Straat + Huisnummer :

Postcode + Plaats :

Telefoonnummer :

Emailadres :

Rekeningnummer :

Handtekening :

Wil actief lid worden : Ja / Nee

Opmerkingen :

.....

.....

(doorhalen wat **NIET** van toepassing is).

✂ -----

Colofon

VIEV – Molenweg 253 - 6543 VD NIJMEGEN -
Tel 024-3230070 / 0314-366852 - Postgiro 7533517
e-mailadres: info@viev.nl website: www.viev.nl

VIEV wil euregionale railinfrastructuur, al dan niet in gebruik, behouden en op een nieuwe manier gebruiken. Deze grensoverschrijdende spoorlijnen met hun stations kunnen met behulp van lightrail een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de regionale mobiliteitsproblemen. In inspraakreacties bij gemeenten, provincies en het rijk komt VIEV hiervoor op. VIEV wil een burgerforum zijn voor lightrail.

VIEV - Bestuur

Voorzitter:

Marcel Walraven
Tel: 024 – 3230070
E-mail: mwalraven@viev.nl

Secretaris:

Lambiek Knepfle
Tel: 0314-366852
E-mail: lknepfle@viev.nl

Penningmeester:

John de Bruin
Tel: 024-3771093
E-mail: jdebruin@viev.nl

Activiteiten/excursies:

Raymond Waagen
Tel: 024-3245730
E-mail: rwaagen@viev.nl

Algemeen lid:

Cees de Vocht
Tel: 0478-585483
E-mail: cdevocht@viev.nl

Beheerder VIEV-site:

Lambiek Knepfle
Tel: 0314-366852
E-mail: webmaster@viev.nl

Redactie VIEVmail

John de Bruin
Marcel Walraven

Redactie adres:

Molenweg 253
6543 VD NIJMEGEN
Tel: 024-3771093
E-mail: redactie@viev.nl
