

Kaarst – Mettmann: Einer stand auf Regiobahn übertrifft alle Erwartungen



Mettmann: Wenn es nach der Bundesbahn gegangen wäre, gäbe es hier nichts mehr außer der Erinnerung an einen Bahnhof; Bahnhof Mettmann.

Dem PRO BAHN-Mitglied Paul Bohl ist es zu verdanken, dass die Regiobahn von Kaarst über Neuß und Düsseldorf nach Mettmann fahren kann. Die Bundesbahn hatte kategorisch abgelehnt, die Bahnlinie zu erhalten, doch jetzt strömen die Fahrgäste.

Verkommen und aufgegeben: Die Bundesbahnstrecken von Neuß nach Kaarst und von Düsseldorf nach Mettmann standen vor dem Aus. Auf den anschließenden Streckenstücken nach Viersen und Wuppertal war der Personenverkehr schon eingestellt, die Strecke in Richtung Viersen weitgehend beseitigt. Auf den Reststücken wurden ein schlechter Fahrplan, alte Fahrzeuge, verkommene Bahnhöfe und kein Service für die Fahrgäste geboten. Doch einer stand auf und wollte nicht zusehen, wie die Bundesbahn mit ihrer Salomitaktik auch noch den Rest ruinierte: PRO BAHN-Mitglied Paul Bohl aus Kaarst. Das war schon Mitte der 80er Jahre. Paul Bohl gründete die Initiative „Rettet die Kaarster Bahn“, zog alle Register der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und erregte Aufsehen. Allein in Kaarst brachte Bohl 3.500 Unterschriften für den Erhalt der Bahn zusammen. Am anderen Ende, in Mettmann, motivierte dieser Einsatz den Bund für Umwelt und Natur (BUND) und mit NRW-Verkehrsminister Zöpel fand das Projekt auch auf offizieller Ebene einen ersten Förderer.

Eine Bewegung erhält Schwung: Im Auftrag der betroffenen Kommunen wurden die Potenziale ermittelt, die die Linie bei einem guten Angebot hätte. Nach dem positiven Ergebnis wurde am 8. August 1992 die Regionale Bahngesellschaft Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Erkrath – Mettmann gegründet

und damit die erste „neue“ kommunale Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen – ein Vorbote der Bahnreform.

Einer schnellen Betriebsaufnahme war nicht nur die Bundesbahn im Wege, sondern es gab auch Widerstände aus Neuß und Finanzierungsprobleme, denn die Regionalisierung war noch Neuland. Doch der lange Kampf hat sich gelohnt. Am 13. März 1999 konnte der Grundstein für die Bahn-Bus-Verknüpfung am Bahnhof Mettmann Stadtwald gelegt werden, am 26. September 1999 konnte die Regiobahn den Betrieb mit Talent-Triebwagen im Stundentakt aufnehmen. Seit dem 28. Mai 2000 wird im 20-Minuten-Takt gefahren, wobei die Triebwagen zwischen Neuß und Düsseldorf mit der elektrischen S-Bahn mithalten. Rund 124 Mio. DM wurden in Fahrzeuge und Strecke investiert.

Mehr Fahrgäste als erwartet: Rund 1,25 Millionen Bürger wohnen im Einzugsbereich der 34 Kilometer langen Strecke. Die Fahrgäste blieben nicht aus: Schon der Stundentakt brachte 5.200 Fahrgäste pro Tag in die Züge statt der erwarteten 3.000 bis 4.000. Kurz nach Einführung des 20-Minuten-Takts kamen statt erwarteter 8.000 Fahrgäste tatsächlich 12.000. Bald mussten Züge mit zwei Triebwagen gefahren werden und der Nachkauf zusätzlicher Triebwagen wurde beschlossen.

Mittlerweile mehren sich die Forderungen nach einer Verlängerung der Bahnlinien an beiden Enden. Konkrete Aussicht auf Verwirklichung hat die Verlängerung in Richtung Wuppertal, dort würden die Triebwagen bis zum Bahnhof Vohwinkel fahren.

Das Beispiel der Regiobahn zeigt, dass unerschrockener Bürgergeist und Durchhaltevermögen viel erreichen können. Doch den Ruhm bekommen nicht die Väter des Erfolgs, sondern die, die später als Politiker die Eröffnungsreden halten oder als Unternehmer verwirklichen, wofür andere gekämpft haben.

