

Mittel gegen den Verkehrsinfarkt

Der VCV stellte sein ÖPNV-Konzept für den Großraum Bonn vor: Statt Stillstandzeiten der Züge in Bonn durchgehende Verbindungen schaffen

Kreis Ahrweiler. Um dem sich allorts abzeichnenden Verkehrsinfarkt zu begegnen, hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) eine Broschüre eines Gesamtkonzepts für einen modernen und attraktiven Schienen-Personennahverkehr für den Großraum Bonn entworfen. Diese 32-seitige Ausarbeitung stellt jetzt Wolfgang Groß, Vorsitzender des VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, vielen auch bekannt als Sprecher der Ahrtalbahnfreunde sowie dessen Stellvertreterin Mechthild Hegemann im Rathaus Bad Neuenahr bei einer Pressekonferenz vor. Erarbeitet wurde das Werk in anderthalb Jahren. Mit dieser Präsentation sollen Kommunalpolitiker und andere politische Entscheidungsträger angesprochen werden. Ansonsten sieht der VCD eine wichtige Entscheidungs-Kompetenz für diese Maßnahmen bei den Verkehrsministerien in Mainz und Düsseldorf sowie bei den ÖPNV-Zweckverbänden. Unter dem Motto „Schneller und Direkter sein“ stellt der VCD in seinem Heft Verbesserungen auf den bestehenden Strecken - insbesondere durchgehende Zugverbindungen ohne Umsteigen - den Neubau neuer Trassen sowie Trassenreaktivierungen, etwa der Ahrtalbahnstrecke von Ahrbrück nach Adenau - sowie neue Haltepunkte, so in Lohrsdorf, vor. Während bestimmte Vorhaben - insbesondere durchgehende Züge von Ahrbrück bis Euskirchen/Bad Münstereifel - relativ schnell zu realisieren wären, wird für die vorgeschlagenen Neubauplanungen ein Zeitraum von rund 20 Jahren veranschlagt, so Wolfgang Groß. „Dahinter steht: Direkte und schnelle, echte Alternativen zum Auto und ein deutlicher Anstieg der Fahrgastzahlen, nicht nur um drei Prozent. 80 bis 90 Prozent Pendler aus dem nördlichen Bereich von

Rheinland-Platz fahren in den Großraum Köln-Bonn.“

Verkehrsinfarkt

Um den Infarkt auf der Straße zu vermeiden, müsse schnell und vor allem entschlossen gehandelt werden. Wer zum Beispiel die B9 nach Bad Godesberg benutze, stehe meist im Stau. Der VCD hat sich auch in anderen Gebieten und Städten informiert. So gebe es beispielsweise in Kassel, Karlsruhe und Saarbrücken moderne Fahrzeuge, die sowohl mit Wechsel- als auch Gleichstrom oder mit einem Dieselmotor angetrieben werden. Dies ist notwendig, damit die Triebwagen auf den Strecken der Deutschen Bahn und auf Gleisen der Stadtbahn fahren können. „Umsteigen ist beim Bahnfahren eine große Hemmschwelle. Treppensteigen, Anschlusszüge weg, Verspätungen,“ beschreibt Mechthild Hegemann und Wolfgang Groß diese für viele potenzielle Bahnbenutzer ärgerlichen Vorgänge. Ein geschildertes Ziel des VCD ist es, dass die Ahrtalbahn durchgängig Zubringer für beide Rheinseiten wird - also nicht nur Euskirchen, sondern auch Bonn-Beuel erreichen soll. Zentrale Grundlage für diese realistischen und kundennahen Planungen ist eine Verlängerung der Tunnelverbindung der Bonner Stadtbahn von Mehlem bis Bad Godesberg. Ab Mehlem soll der Verbindungstunnel eine Querverbindung von der ohnehin eng belegten linken DB-Bahnstrecke auf das Schienennetz der Stadtbahn schaffen. „Der Zug könnte, ohne dass die Fahrgäste umsteigen müssen, von Ahrbrück bis zum Flughafen Köln-Bonn durchgeführt werden. Durch die Umsetzung dieser Planungen könnten mit dem Zug aber auch große Firmen, wie etwa T-Mobile, direkt angefahren werden. Für den durchgehen-



Wolfgang Groß und Mechthild Hegemann vom VCD.

Foto: dte

den Zug von Ahrbrück über Bonn-Euskirchen nach Bad Münstereifel wäre auch der Zeitpuffer groß genug. Derzeit stehen die Züge in beiden Richtungen jeweils etwa 45 Minuten Gleis an Gleis ungenutzt nebeneinander, statt diese Kapazitäten zu nutzen.

Neue Bahnstrecken

„In der deutschen Fachpresse wird derzeit viel über die zunehmende Zahl von Strecken-Reaktivierungen und Neubauten berichtet, Schienen sind wieder auf dem Vormarsch,“ ist der VCD optimistisch, dass die Vorschläge eine Umsetzung finden werden. Sehr deutlich hingegen die VCD-Kritik bezüglich „Barrierefreiheit.“ Gezeigt wurden Bahnhöfe wie Bad Honnef, Sinzig, Heimersheim und Walporzheim, beispielhaft für viele andere. Zudem ist die Tritthöhe an manchen Bahnhöfen schier unüberwindlich: In Sinzig müssen gleich 47 Zentimeter überwunden werden, um in den Zug zu kommen. „Kein Wunder, in unserem Bereich verkehren insgesamt neun verschiedene Fahrzeugty-

pen, und alle haben eine unterschiedliche Einstiegshöhe,“ bemängelte Wolfgang Groß diesen Zustand. An vielen Bahnhöfen ist weder der Zugang noch der Einstieg barrierefrei. Im Bereich von 51 untersuchten Bahnhöfen bzw. Haltestellen 18 nicht barrierefrei und ein Umbau ist notwendig, stellt der VCD durch eigene Überprüfungen fest. An 30 Bahnstiegen ist nur ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen möglich. Und nur drei Bahnhöfe sind barrierefrei: Bonn-Hauptbahnhof, Siegburg und Remagen. „Dies resultiert aus der Tatsache, dass dort noch Servicepersonal zur Verfügung steht,“ folgert der VCD. Gerade für den Kreis Ahrweiler mit seinen Kur- und Erholungsangeboten für ältere und behinderte Menschen ist das bekannt hilfreiche Personal des Servicepoints am Bahnhof Remagen - zwischen Gleis zwei und drei - eine unverzichtbar schnelle und unbürokratische Hilfe, ebenso für Menschen mit Kinderwagen. „Dies sollte dauerhaft gesichert werden, so Wolfgang Groß abschließend.

- dte