



Vorrangiges Ziel des **Bündnis von Verkehrsexperten, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Vereinen** ist die Beschleunigung der Verkehrswende im Norden von Rheinland-Pfalz, bei der alle noch nutzbaren Schienenanlagen modernisiert und attraktiv in die Verkehrswende eingebunden werden. Koblenz erstickt in Blech und Abgasen durch PKW-Pendler aus dem Umland, weil die Infrastruktur des Nah- und Fahrradverkehrs völlig unattraktiv für einen Umstieg auf den ÖPNV ist. Klima und Gesundheit leiden weiter. Der ländliche Raum wird gleichzeitig abgeklemt und die Lebensbedingungen vor allem für ältere, nicht mobile Menschen erschwert. Es gilt, jede Möglichkeit von Entlastung und Anbindung von Orten, Landschaften Gewerbegebiete und Häfen per Bahn zu sichern.

Unsere gemeinsamen Kernforderungen:

1. Erhalt aller Bahnstrecken im nördlichen Rheinland-Pfalz
2. Verhindern von Entwidmung und Abriss von Bahnstrecken im nördlichen Rheinland-Pfalz
3. Nutzung aller noch vorhandener Bahnstrecken
4. Anbindung von Gewerbegebieten an die Schiene
5. Neue Bahn-Haltepunkte zur Attraktivitätssteigerung
6. Ein „Regio-S-Bahn“- Angebot mit dichteren und besser abgestimmten Fahrplänen um Koblenz
8. Anbindung und Verknüpfung von Bahn, Bus, Rad zu einem Gesamtsystem



SCHIENEN ALS LEITLINIEN

Wir wollen einsteigen, umsteigen, ankommen und weiterkommen. Deshalb müssen wir jetzt gegensteuern! Umweltverschmutzung, Klimawandel, Flächenverbrauch und Feinstaub wollen und können wir nicht mehr hinnehmen und fordern die Weichenstellung in der Politik für eine starke Schiene. Experten, Gutachten und Untersuchungen haben längst deutlich gemacht, woran es dem Verkehrssektor fehlt: an verbesserten Angeboten im Schienenverkehr. Dass die Bahn eine – wenn nicht sogar die – entscheidende Rolle beim Klimaschutz spielt, ist allen längst klar. Sie ist sicher, energieeffizient, leistungsfähig und deshalb ein unverzichtbarer Bestandteil für die mobile und vernetzte Zukunft in unserem Land. Wir fordern deshalb die Verkehrswende und Bündelung aller Player mit aller Konsequenz – vom Infrastrukturausbau über die Reaktivierung von Bahnstrecken bis zur Finanzierung und Innovationsförderung.



**BÜNDNIS FÜR VERKEHRSWENDE
NÖRDLICHES RHEINLAND-PFALZ**

BUND-Regionalbüro
Egbert Bialk (viSdP) · Kornpfortstraße 15 · 56068 Koblenz
Tel. 0261 9734539 · regionalbuero-koblenz@bund-rlp.de
www.verkehrswende-rlp.de

Partner:



NEUE ZUKUNFT FÜR ALTE BAHNSTRECKEN

» **Mobilität und Klimaschutz in Rheinland-Pfalz brauchen eine Politik für mehr Schienenverkehr**

„Die Bahn ist Zugpferd für meine mobile Zukunft“



**BÜNDNIS FÜR VERKEHRSWENDE
NÖRDLICHES RHEINLAND-PFALZ**



STADT STATT PARKPLATZ

Aus dem wachsenden Widerstand gegen die drohende Entwidmung der Bahnstrecke Koblenz-Bassenheim haben Aktive von BUND, VCD, Pro Bahn, der Bahn-Initiative Koblenz-Ochtendung e.V., der Brexbachtalbahn e.V., der IG Westeifelbahn sowie Verkehrsplaner und Unternehmer das **„Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz“** gegründet. Die Forderung: Erhalt und Reaktivierung aller Schienenstrecken für einen ökosozialen und zukunftsfähigen Güter- und Personenverkehr.

Bahn als Zugpferd der Verkehrswende

Wohin die Reise geht, wenn immer mehr Bahnstrecken still gelegt, abgerissen oder gegen alle wirtschaftliche Vernunft zu Radwegen umgebaut werden, zeigen verstopfte Straßen, nicht erreichte Klimaziele, eine morbide Straßeninfrastruktur mit Investitionsstau in dreistelliger Milliardenhöhe, Feinstaubbelastung und aktuell Fahrverbote.



SPURWECHSEL

Schienenverkehr garantiert Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger – flexibel, selbstbestimmt und komfortabel. Die Eisenbahn stärkt den Logistik-Standort Deutschland als unverzichtbaren Teil in den Liefer- und Produktionsketten und ist dabei Vorreiter für eine klimaneutrale, elektrische Mobilität. Wir fordern deshalb von der Politik und den Branchenvertretern eine entschlossene und konsequente Entscheidung für den ökologisch und ökonomisch effizienten Verkehr auf der Schiene. Der Schienenverkehr braucht faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern, eine ausreichende Finanzierung des Systems Schiene und ein glaubhaftes politisches Bekenntnis.



1 Westeifelbahn

Gerolstein - Prüm

Zwischen Gerolstein und Prüm liegen noch die Gleise. Die Betriebsgenehmigung der Rhein-Sieg-Eisenbahn wurde vom Land RLP 2017 mit dem „Argument“ der Untätigkeit widerrufen. Mittlerweile wurde sie auf Antrag der Eigner entwidmet, die Einsprüche dagegen werden wohl nicht viel bewirken. Diese Strecke scheint trotz allen Beteuerungen zur Förderung der Bahn auch in der Fläche als Investition in die Zukunft Opfer der Dummheit von Lokalpolitikern, die lieber 5 Millionen Euro für einen Radweg investieren als in den Ausbau des Bahnverkehrs.

2 Eifelquerbahn

Gerolstein-Daun-Kaisersesch

Die Eifelquerbahn von Gerolstein über Mayen nach Andernach ist seit 2012 zwischen Kaisersesch und Gerolstein ohne Verkehr. Neue Fördermöglichkeiten und die Notwendigkeit für nachhaltigen ÖPNV auch in der Fläche haben ein Umdenken in den Kreisen und Kommunen bewirkt. Zur Zeit läuft eine Studie zur Reaktivierung der Gesamtstrecke, die auch vom Land Rheinland-Pfalz mittlerweile gewollt scheint. Zwei Bahnunternehmen stehen mit der DB AG in Verhandlungen zur Übernahme der Infrastruktur. Die DB Netz AG ist als Eigentümer aufgefordert, die Strecke in einen betriebs sicheren Zustand zu versetzen, da sie seit 7 Jahren für den Verkehr gesperrt ist.

3 Koblenz-Bassenheim

Der letzte Teil der ehemaligen Strecke Koblenz-Mayen Ost ist im Besitz der Stadt Koblenz. Zurzeit läuft eine Machbarkeitsstudie für den ÖPNV. Mit der bereits planfestgestellten Anbindung des Güterverkehrszentrums an der A 61 und dem Rheinhafen wäre die Strecke wirtschaftlich, gesellschaftlich und verkehrspolitisch von größtem Wert für die Region.

4 Brexbachtalbahn

Neuwied - Bendorf - Höhr-Grenzhausen - Siershahn/Ww.

Seit 2007 laufen Bemühungen zur Reaktivierung der Strecke, zunächst für den Tourismus. Zwischen 2009-2013 wurden bereits erfolgreiche Fahrten durchgeführt. Für Teilabschnitte liegt dem Betreiber nun eine Konzession vor, die Strecke ist auf 25 Jahre gepachtet. Zugfahrten zwischen Grenzau und Siershahn sind bald wieder möglich. Mit der Bewerbung der Stadt Bendorf zu einer Landesgartenschau, den umfangreichen neuen Fördermöglichkeiten für Kommunen und dem öffentlichen Druck durch den Klimawandel kommt hoffentlich weitere Dynamik in den Prozess der Gesamtreaktivierung.

5 Aartalbahn

Diez-BadSchwalbach-Wiesbaden-Mainz

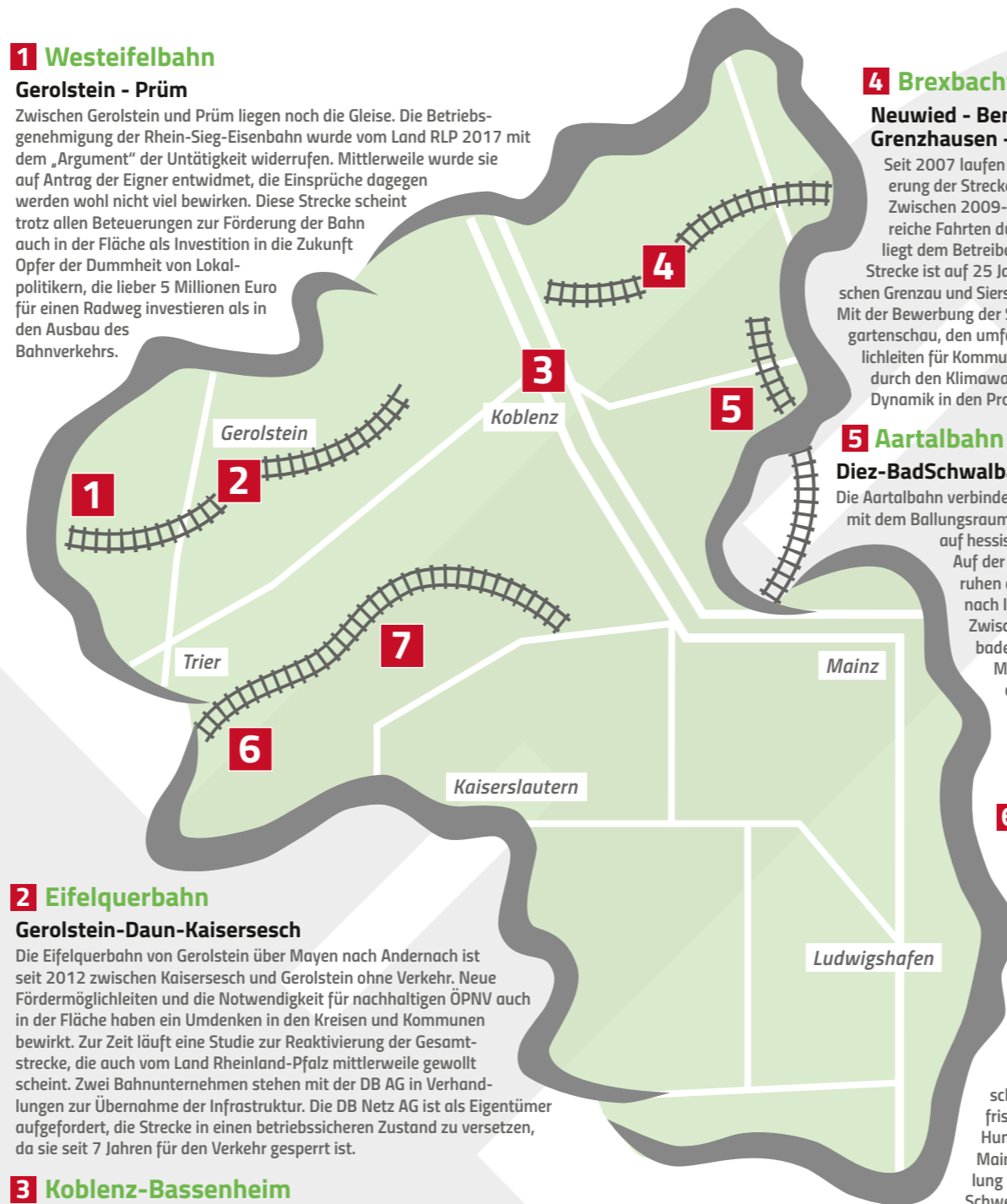
Die Aartalbahn verbindet die Region Lahn und Taunus mit dem Ballungsraum Mainz-Wiesbaden und steht auf hessischer Seite unter Denkmalschutz. Auf der rheinland-pfälzischen Seite ruhen die Arbeiten zur Reaktivierung nach Intervention des Rechnungshofs. Zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden/Mainz ist eine City-Bahn Meterspur für Straßenbahnen in der Diskussion. Damit wäre eine durchgehende Zugverbindung ebenso unmöglich wie die historischen Züge der Nassauer Touristikbahn.

6 7

Pro Hunsrückquerbahn/ IG Nationalparkbahn

Langenlonsheim-Simmern- Morbach-Hermeskeil

Die IG Nationalparkbahn und Hunsrück-Querbahn kämpfen für den Erhalt der Bahnstrecke Langenlonsheim-Hermeskeil. Ziel ist ein nachhaltiger touristischer Bahnverkehr sowie langfristig ein ÖPNV-Angebot vom Hunsrück in den Ballungsraum Mainz-Wiesbaden. Mit der Bestellung von Güterzugtrassen durch das Schweizer Bahnunternehmen Widmer Rail Services kommt jetzt für viele überraschend auch Güterverkehr auf die Strecke. Damit ist ihr Bestand gesichert.



FLEXIBEL, MODERN, INNOVATIV, VOR ORT

Alle sprechen von selbstfahrenden Autos. Die gibt es aber schon seit mehr als 150 Jahren und heißen – ZUG. In vielen Metropolen und Regionen der Welt, vor allem in der Schweiz, hat die Politik das erkannt und unterstützt den Ausbau und die Modernisierung der Bahnsysteme, damit mehr Reisende umsteigen und mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Leider nicht in Rheinland-Pfalz! Trotz aller Bekenntnisse im Koalitionsvertrag zur Reaktivierung oder der touristischen Nutzung wurde keine Bahnstrecke reaktiviert. Auch in Koblenz setzen Partikularinteressen den Bestand der letzten regionalen Bahnstrecke aufs Spiel.

Dabei haben Regionalbahnen ein enormes Potenzial. Sie verbessern die Umwelt- und Lebenssituation und sichern eine nachhaltige Regionalentwicklung. Zudem sind Investitionen hierfür weitaus günstiger als für den Straßenbau. Trotzdem muss für Regionalbahnen und den Schienenverkehr gekämpft werden – durch Kooperationen und Initiative mit Verbänden und der Wirtschaft. Genau dafür ist das „Bündnis für die Verkehrswende im nördlichen Rheinland-Pfalz“ angetreten nach dem Motto: **eine Region für die Bahn, sieben Bahnen für die Region.**

