

# **Sicherung, Ausbau und Vernetzung der Ahrtalbahn (RB39 und RB30) mit dem ÖPNV im Kreis Ahrweiler unter Berücksichtigung des massiv zunehmenden Fahrrad und E-Bikes Aufkommens**

**FDP-Workshop 2019 (Fassung vom 06. Mai 2019)**

## **1. Grundlagen**

Seit Jahrzehnten bestand und besteht immer wieder die Gefahr, dass die Ahrtalstrecke (ehemals Remagen bis Adenau) schrittweise weiter außer Betrieb genommen wird. So wurde schon 1985 der Personenverkehr nur noch von Remagen bis Kreuzberg durchgeführt. Erst 1996 konnte erreicht werden, dass der Personenverkehr wieder bis Ahrbrück durchgeführt wurde. Ehemalige Bahnstrecken im Bereich Ahrbrück bis Adenau wurden zügig rückgebaut, sodass an eine Wiederaufnahme eines Bahnverkehrs in diesen Bereichen kaum mehr zu denken ist. Im Bereich des Ortes Hönningen führt heute die Ortsumgehungsstraße über die ehemalige Bahntrasse. Den heute verbleibenden Resten des Bahnverkehrs droht insofern die Gefahr weiteren Rückbaus, da das massive Güterverkehrsaufkommen auf der Rheinstrecke –wie erst kürzlich- für Überlegungen bei der Bahn sorgt, den Betrieb der Ahrtalbahn –zugunsten der Rheintalstrecke- weiter zurückzufahren. Der im Mai 2016 vorgestellte Nahverkehrsplan Kreis Ahrweiler 2016 ist eine hinreichende Grundlage um bestimmte Zusammenhänge zu erkennen, allerdings ist er insofern überholt, da er so gut wie nicht auf das in den vergangenen Jahren massiv gestiegene Aufkommen elektrogetriebener Fahrräder eingeht. Dieses Aufkommen (allein im letzten Jahr wurden fast eine Million Fahrräder mit Elektroantrieb verkauft) bietet eine Reihe von Chancen die Verkehrsflüsse in Stadt und Land anders, umweltfreundlicher zu gestalten und möglicherweise die Akzeptanz von Busse und Bahnen zu erhöhen.

Diese Möglichkeiten sollen aufgezeigt werden und in Forderungen der FDP an die Kommunale Politik münden, um so noch rechtzeitig vor den Kommunalwahlen dem Bürger sichtbar gemacht werden. Nach den Wahlen kann das Konzept evtl. in eine parteiübergreifende Projektgruppe des Kreises eingebunden werden.

## **2. Ist-Zustand Ahrtalbahn**

In kurzer Form wird nachstehend der Ist-Zustand skizziert.

Die Ahrtalstrecke ist heute nur noch von Remagen bis Walporzheim zweigleisig ausgebaut. Ab Walporzheim bis Ahrbrück ist die Strecke eingeleisig. Zwischen Walporzheim und Ahrbrück sind nur noch in Dernau und Kreuzberg Bahnhöfe. Rech, Mayschoß und Altenahr sind heute lediglich noch als Haltestellen genutzt. Somit ist ein Passieren bzw. Überholen von Zügen zwischen Walporzheim und Ahrbrück nur noch in Dernau und/oder Kreuzberg möglich. Güterverkehr auf der Strecke der früher noch einen erheblichen Anteil ausmachte, wurde nach und nach auf die Straße verlagert. So gibt es heute keinen Güterverkehr mehr auf der Ahrtalstrecke.

Der eingeleisige Zustand der Strecke führt dazu, dass die Taktzeiten der Züge recht eng sind und kein Raum bleibt für Wartezeiten auf Anschlusszüge in und von Remagen.

Die Rhein-Ahr Bahn (RB30) fährt heute im Stundentakt von Bonn über Remagen bis Ahrbrück. Die sogenannte Ahrtalbahn (RB39) verkehrt zusätzlich im Stundentakt zwischen Remagen und Dernau.

### **3. Grundsätzliche Überlegungen zur Sicherung und Bestandserhalt der Ahrtalbahn**

Nachdem im Rahmen von Gesprächen des FDP Kreisvorstandes mit dem Wirtschaftsminister in Mainz über die Sicherung der Ahrtalbahn (*wird im Folgenden für die RB39 und RB30 verwendet, wenn nicht ausdrücklich differenziert wird*) auch über grundsätzliche Möglichkeiten einer Elektrifizierung gesprochen und in der Presse berichtet wurde, wurde die Elektrifizierung von der CDU als Allheilmittel gepriesen und vermarktet. Hiermit laufen wir Gefahr, dass wir die vielen realistischen kleinen Schritte, die zu einer besseren Auslastung der Strecke führen könnten, aus dem Blick verlieren. Die Elektrifizierung ist nur eine Option von mehreren, allerdings -wenn man sich unter Kosten-Nutzen Erwägungen irgendwann dafür entscheiden sollte- eine eher langfristige Option. Andere Optionen wie zum Beispiel der kürzlich von Bombardier vorgestellte Batterie-Zug sind denkbar und dürfen nicht ausgeschlossen werden. Die heutigen Betreiber der Strecken haben noch langfristige Betreiberverträge auf Basis des Dieselmotors bis in die dreißiger Jahre (wohl bis 2033) hinein. In dieser Zeit können noch eine Reihe technischer Lösungen auf den Markt kommen, denen man sich nicht verschließen darf. Sowohl die RB30 als auch die RB39 Linien werden von der DB-Regio-NRW betrieben.

Eine bessere Auslastung und Akzeptanz der Strecke dürften der wesentliche Punkt für den Erhalt der Ahrtalbahn sein. Die gilt es durch Verknüpfung mit anderen Verkehrsteilnehmern und ein Angebot von sinnvollen Tarifen zu verbessern.

Was nützt es uns heute, dass sowohl Bahn als auch Busse nur zu den Zeiten von Schulbeginn und Ende angemessen ausgelastet sind und ansonsten Bahn und Busse vielfach im „Leerbetrieb“ unterwegs sind. Wir haben offensichtlich inzwischen nach jahrelangen betrieblichen und wirtschaftlichen Experimenten im ÖPNV ein gutes Netz. Allerdings ist dieses wenig von der Bevölkerung angenommen und ist eine der teuersten Lösungen der vergangenen Jahre. Die Qualität der Fahrzeuge und die Ausbildung und die Sprachkenntnisse des Fahrpersonals sind vielfach nicht so, wie sie in den Ausschreibungen gefordert wurde und nötig ist.

### **4. Kurzfristige Maßnahmen zur Erhöhung des Komforts der Ahrtalbahn**

Seit einigen Jahren ist das Ahrtal mit den Städten Bad Neuenahr, Sinzig und dem Amt Altenahr eine Modellregion für barrierefreien Tourismus. Das Programm wird von der EU gefördert und läuft bis 2020. Es fragt sich, wie weit dieses Programm genutzt wird bzw. genutzt werden kann/konnte, um die seit Jahren diskutierte Zugangserleichterung beim Einsteigen bzw. Aussteigen in Züge der Ahrtalbahn. Die Zugangserleichterung (für Passagiere, mit oder ohne Fahrrad oder auch Rollator, etc.) könnte ein erste Schritt zur Barrierefreiheit darstellen. Ein typisches Beispiel ist hier neben anderen Stellen, die Haltestelle Ahrweiler Markt, die von vielen Besuchern der Stadt Ahrweiler (insbesondere Schülern z.B.) frequentiert wird. Wie weit ist dieses viel diskutierte Thema gediehen? Kann die Stadtverwaltung eine konkrete Aussage machen?

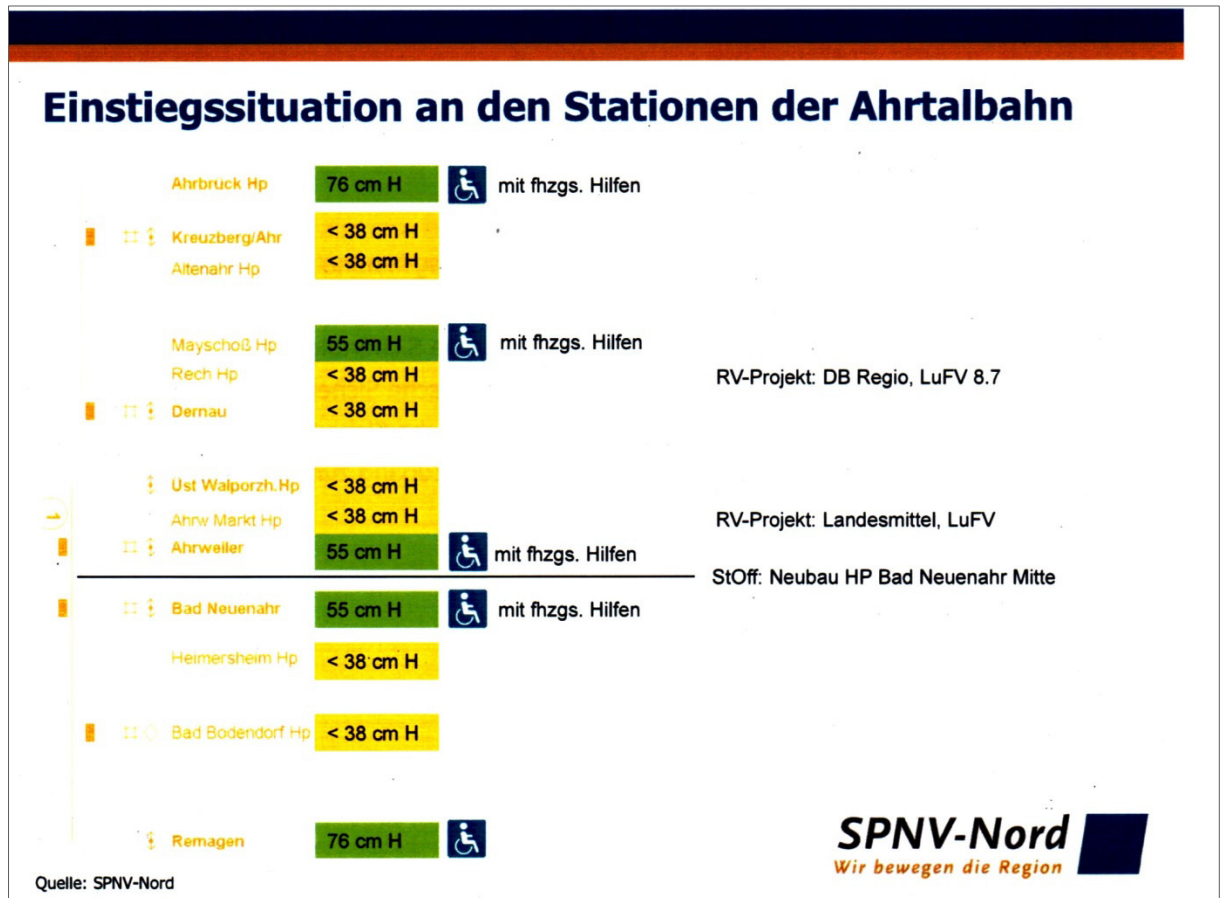


Abbildung 1: Vortrag Verbandsdirektor SPNV-Nord Thorsten Müller im Kreistag , Febr. 2019

Aus dem Verkehrsministerium in Mainz war im letzten Jahr zu hören, dass die nötige sinnvolle Erhöhung der Bahnsteige an verschiedenen Haltepunkten der Ahrtalbahn bis zur Landesgartenschau (2022) durchgeführt werden soll. Wie ist hier der Stand? Die Landesgartenschau ist nicht mehr fern. Zumindest hat man sich von Seiten der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler für die Landesgartenschau auch unter dem Motto „Gesunde Stadt-Gesundes Leben“ beworben und den Bau eines zusätzlichen Ahrtalbahn-Haltpunktes in unmittelbarer Nähe der Landesgartenschau in Aussicht gestellt. Wie weit sind diese Arbeiten fortgeschritten? Wenn sie nun im Rahmen der Landesgartenschau nicht realisiert werden, wann dann?

Auch hier besteht die Gefahr, dass man kurzfristig mögliche Optimierungsmaßnahmen an der Ahrtalbahn verschiebt mit dem Hinweis, dass erst mal die Elektrifizierung geprüft werden müsse. Dies ist sicherlich falsch und hat nicht zwangsläufig etwas miteinander zu tun.

Kurzfristige Beschleunigungsmaßnahmen für die Ahrtalbahn sind sinnvoll und möglich ohne auf eine in weiter Zukunft liegende Entscheidung für oder gegen eine Elektrifizierung zu warten. Dazu könnten zum Beispiel neben erforderlichen Bahnsteigerhöhungen, Verbesserungen der Stelltechnik, Sicherungen von noch unbeschränkten Bahnübergängen wie in Dernau an der Steinbergsmühle und die Ertüchtigung des noch bestehenden zweiten Gleises am Haltepunkt Walporzheim, etc. beitragen. Eine Digitalisierungsoffensive wie sie von der FDP im Kreis Ahrweiler gefordert wird, würde manche der notwendigen Maßnahmen unterstützen.

## 5. Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz und Auslastung der Ahrtalbahn und des ÖPNV

Grundlage für eine Erhöhung von Akzeptanz und damit der Auslastung von Bahnen und Bussen sind sicherlich:

1. Eine **Vernetzung der Taktzeiten** von Busse und Bahnen. Dies ist im Grossen und Ganzen heute wohl gegeben und in Ordnung.
2. Ein preiswertes übersichtliches **Zahlungssystem** welches verständlich ist und möglichst wenig bürokratische Überwachungsmechanismen benötigt. Mancherorts werden fahrpreisfreie öffentliche Systeme diskutiert. Ob dies in unserem Fall zur Diskussion stehen kann, scheint zunächst einmal wegen der Finanzierung zweifelhaft, kann aber diskutiert werden. Nach dem Motto „was nichts kostet, ist nichts wert“ könnte ein solcher Ansatz das Gesamtkonzept auch diskreditieren.
3. **Qualität der Fahrzeuge und Ausbildungsstand** und Sprachvermögen der Busfahrer.
4. **Parkraummanagement** im Bereich der Haltestellen und Bahnhöfe.
5. **Anbinden** von speziellen oder separaten **Fahrradwegen oder Radspuren** an die die Haupthaltestellen, Bahnhöfe, Schulen und Gewerbegebiete (**Querverbindungen um Radweg entlang der Ahr**)
6. Angebote von **Mietfahrradstationen/E-Bikesstationen** im Umfeld der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler. (*Weshalb sollte nicht die städtische Tochter Ahrtalwerke sich dieser Gedanken einmal annehmen. Verleih von E-Bikes*).

Einige dieser Maßnahmen könnten bereits **im Zuge der anstehenden Landesgartenschau** in **einer Testphase** erprobt werden.

## 6. Der zunehmende Fahrrad und E-Bike Verkehr als Chance und Herausforderung für eine ökologische und ökonomisch orientierte Verkehrsplanung.

Im Nahverkehrsplan des Kreises Ahrweiler 2016 noch überhaupt nicht betrachtet, ist diese Komponente des Verkehr schon heute nicht mehr zu übersehen und es ist stark anzunehmen, dass diese Verkehrsart insgesamt weiter sehr stark wachsen wird. Heute verfügt das Ahrtal über einen recht gut ausgebauten Radweg, der im Wesentlichen entlang des Flusses verläuft und im Bereich der mittleren und oberen Ahr auf ehemaligen aufgegebenen Trassen der Ahrtalbahn. So schön diese Trasse ist, sie wurde als Fernweg entworfen und nicht unter dem Gesichtspunkt einer Verknüpfung mit den innerstädtischen Haltepunkten von Bahnen und Bussen im Bereich der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler.

**Querachsen von dem Radweg** entlang der Ahr zu den Bahnhöfen in Walporzheim, Ahrweiler und Neuenahr und evtl. weiteren sind dafür nötig und machbar, auch wenn sie sicher nicht einfach zu gestalten sein werden. Dies dürfte –was möglicherweise sogar gewünscht ist- zu Lasten der innerstädtischen Verkehrs zu realisieren sein.

## 7. Maßnahmen zur besseren Erläuterung und Kommunikation

Heute ist es so (lt. Nahverkehrsplan Kreis Ahrweiler 2016, Seite 27), dass die Themen Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb größtenteils dem VRM (Verkehrsverbund Rhein Mosel) zufällt. Es ist zu prüfen, ob diese Organisationsform in einem komplexeren System mit

weiteren Verkehrsteilnehmern weiterhin so bleiben soll bzw. kann. Auch der steigende Anteil älterer Menschen am öffentlichen Nahverkehr stellt hinsichtlich der Kommunikation besondere Anforderungen, die zu berücksichtigen sein werden.

## 8. Fazit:

Die in den obigen Abschnitten angerissenen Gedanken und Möglichkeiten zu Sicherung, Ausbau und Vernetzung von Ahrtalbahn, ÖPNV und weiteren Verkehrsteilnehmern könnten auf **folgende plakativen Schlagworte heruntergebrochen** werden:

1. Langfristig wird die Ahrtalbahn nur zu sichern sein, durch eine **höhere Auslastung**. (unabhängig davon, ob diese diesel-betrieben oder elektrisch-betrieben ist).
2. Diese Auslastung kann erreicht werden durch ein **gut vernetztes System** von Bahn mit ÖPNV und anderen Verkehrssystemen, wie zum Beispiel dem stark wachsenden Radverkehr. Dafür sind die **baulichen und verkehrsleittechnischen Voraussetzungen** (incl. Anbindung der Bahnhöfe, Haltestellen, Schulen, Gewerbegebiete) zu schaffen. Der qualitative Ausbau der Bahn hat nichts/wenig mit der möglichen zukünftigen Elektrifizierung zu tun.
3. Ein **niedriges einfaches und preiswertes Tarifsysteem** wird zu einer höheren Akzeptanz für Busse und Bahnen führen. Voraussetzung sind natürlich eine **gute Qualität der Busse und eine gute Ausbildung und Sprachkompetenz der Busfahrer**.
4. Zu unterstützen ist dieses System durch ein **geeignetes Parkraummanagement**, welches den individuellen PKW Verkehr möglichst vor der Stadt hält, um von dort mit **öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch Leihfahrrädern** in der Stadt unterwegs zu sein.
5. Die von der FDP des Kreises Ahrweiler eingebrachte Initiative zu einem **forcierten Ausbau der Digitalisierungsinfrastruktur** würde eine große Hilfe für die Umsetzung mancher Maßnahmen sein.
6. **Im Rahmen der Laga-Vorbereitungen** können sicherlich einige der angesprochenen Punkte schon einmal getestet werden. Vorreiter könnte hier die Öffentliche Verwaltung mit ihren Mitarbeitern sein oder auch kommunale Betriebe wie z. B. die Ahrtalwerke. (E-Bikes Mietsysteme?)

**Matthias Bertram, Ahrweiler**

**FDP Kreisverband Ahrweiler**

**06. Mai 2019**