

Betr. Entwidmung und Zerstückelung der Bahnnebenstrecken

(Klimaschutz und nachhaltige Mobilität bleiben auf der Strecke)
(Ist das die Agenda 21 in NRW)

Es ist unverantwortlich und kurzfristig angesichts des Ölszenarios, Klimawandels und „Verkehrskollapses“ auf unseren Straßen, wie Politiker des Landes das alternative überregionale Verkehrsnetze endgültig zerstückeln und den ländlichen Raum abkoppeln und aufs Abstellgleis stellen!

Bis 2015 wird der Verkehr bei LKWs um ca. 60 % - und bei PKWs um ca. 30% zunehmen. - Der Güter- und Individualverkehr kommt spätestens dann an seine Grenzen und auch die Industrie wird sich angesichts der Ölreserven und - Preisentwicklung auf die Schiene zurückbesinnen müssen!

Man muss angesichts diese Szenarios kein Hellseher oder Wahrsager sein: Der Kreis schließt sich; genauso wie sich die Industrie vor 100 Jahren in der Region mit der Schiene entwickelt hat wird sie sich dann aufgrund der hohen Transportkosten auf der Strasse wieder verabschieden und mit ihr die Arbeitsplätze!

Dasselbe Schicksal wird der Tourismus ohne diese alternative Verkehrsanbindung erleiden.

Der Individualverkehr wird für den Normalbürger nicht mehr finanzierbar sein!

Das neue Eisenbahngesetz (AEG§23) ist fatal: Während früher der Bund und das Land für die Trassensicherung zuständig waren überlässt man dies heute den Kommunen. Diese können die Trassen auf ihrem Gebiet kaufen und damit den Antrag auf Entwidmung stellen. Nur die Regional und Bauleitplanung kann dies im Gebietsentwicklungsplan verhindern aber auch hier machen die Einzelinteressen der Industrie mächtig Druck.

Mit Ratsbeschlüssen von 6:4 bei 2 Enthaltungen (s. Stadt Wipperfurth) wird Bahngeschichte versiegelt und Zukunft verbaut.

So schneidet eine Stadt die andere, oft aufgrund dieser wahrscheinlich kurzfristigen Industriebedürfnisse oder überdimensionierter Straßenplanungen endgültig von dieser Möglichkeit ab (z.B. Gummersbach - Bergneustadt; Bergneustadt - Drolshagen; Drolshagen - Olpe).

Während in anderen Bundesländern u. a. Bayern Dörfer mit 250 Einwohnern ihren Bahnanschluss mit regelmäßigem Verkehr haben und die Schweiz uns zeigt wie man zukunftsfähige nachhaltige Verkehrspolitik betreibt, - werden bei uns Regionen mit 100.000 Einwohnern endgültig von dieser Infrastruktur abgeschnitten (z. B. Rheinland vom Sauerland, Wiehltalbahn). Damit wird das Eisenbahnnetz in Ost- West bzw. Nord- Südrichtung ohne Not unwiederbringlich und endgültig zerstört. Die am Biggensee in den 60er Jahren mit viel Aufwand und Geld umgebaute Trasse von Finnentrop nach Olpe („schönste Strecke Deutschlands“) wird ohne die Option

des Netzschlusses ans Rheinland nicht haltbar sein und das Sauerland endgültig abschneiden.

Die neue Landesregierung NRW sieht hier aufgrund eines sehr zweifelhaften und „schienenfeindlichen“ Gutachtens (I GVP NRW) kein Verkehrsbedürfnis mehr! - Eisenbahntrassen aus dem Vordringlichen Bedarf (ÖPNV bis 2005) stehen plötzlich vor der Entwidmung (Dieringhausen- Bergneustadt).

Täglich 40.000 Fahrzeuge und das Unglück auf der Wiehltalbrücke haben gezeigt wie schnell man eine Region abschneiden kann und sollten eigentlich zum Nachdenken anregen. (Hier zu gab es noch einmal während der Vollsperrung bzgl. Reparatur in den Sommerferien Gelegenheit)

Die alte Landes- und Bezirksregierung erkannte diese Entwicklung und hielt sich Optionen offen. So wurde z.B. in Bergneustadt eine Alternative zur bestehenden Bahntrasse gefunden, die sowohl die Belange des Wirtschaftsstandortes als auch die der Landesverkehrsplanung (später möglicher Schienenweg) berücksichtigten. Nur wenn wir uns diese Möglichkeit („als Streifen der Vernunft“) bewahren, lassen sich in Verbindung mit attraktiven, zukunftsfähigen Verkehrskonzepten die Klimaschutzziele erreichen und der Verkehr der Zukunft bewältigen.

Solche durchgängige, lückenlose Mobilitätsketten als echte Alternative zum Individualverkehr sind nicht nur für Auszubildende, Arme, Alte und Ausländer - sondern bringen jedem Bürger nur Vorteile : u. a.

- die Mobilität der älteren und behinderten Menschen erhalten

(mehr als 25 % der Menschen sind heute schon mangels Auto und mangelhaftem öffentlichen Nahverkehr nicht mobil! (Tendenz steigt!)

- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen (u. a. auch Feinstaub) und nicht zuletzt Klimagasen (vor allem CO₂) ...

Auch wenn der I GVP NRW bis 2015 zu einem sehr zweifelhaften anderen Ergebnis kommt: Die Bahnstrecken Oberbergs und des Sauerlands in der direkten Anbindung zu Köln bieten langfristig bei einem vernünftigen, zukunftsfähigen

Verkehrskonzept nicht nur für Personen- und Touristikverkehr sondern auch für

Güter die Alternative.:Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung im Auftrag des VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) vom September 2001 prognostizierte überdurchschnittliche Fahrgastzahlen.!

Das prominenteste Beispiel bzgl. Streckenreaktivierung die „Schönbuchbahn“ im (übrigens) CDU - Schwabenland - hat heute mehr als 6800 Fahrgäste täglich (vorher 1.200 mit dem Bus) - wurde von einem renommierten Verkehrswissenschaftlichen Universitätsinstitut vorab als „nicht empfehlenswert „ bezeichnet!

Auch die Entscheidungsträger in NRW stehen angesichts des o. g. Szenarios in der Verantwortung sich über Verkehr der Zukunft (Verkehrsreduzierung, Klimaschutz, Autofahren ohne Öl) Gedanken zu machen!

Für die Agenda 21 (global denken – lokal handeln)

Ulrich Schneider (02261/42455) uma.schneider@gmx.net