

Die Bahnstrecke Bassenheim - Lützel

Sinnvoll oder nicht?

-
- Welche Vor- und Nachteile hätte die angedachte „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung)
- Vorteile sind aus Umweltsicht keine zu erkennen, auch nicht zur Nutzung als Radweg, wo wir Alternativrouten bevorzugen
- Nachteil: die Chance auf eine kleine Verbesserung für das Verkehrschaos der Innenstadt würde vergehen

Radverkehr

- Viele Routen schon weitgehend vorhanden
- Nur kurze Lückenschlüsse nötig oder zu empfehlen
- Kostengünstiger und schneller machbar als Bahndamm-Radweg



- Begründung:
- Städte sind autogerecht, nicht menschengerecht
- In KO wenig Radwege, mäßiger ÖPNV
- Bahnlinie vorteilhaft, erster Schritt
- Weitere Bahnhalte denkbar
- Gewerbe anschließen (Amazon, IKEA & Co.)
- Tausende Lkw-Fahrten entfallen
- Schadstoffbelastung sinkt
- Dieselloks, -triebwagen ersetzbar (Akku, Brennstoffzelle)

Brennstoffzellenzug iLint von Alstom



Foto: Ubahnverleih (CC0 1.0 Universell / Public Domain Dedication)

Nachteile des Lkw sind z.B.:

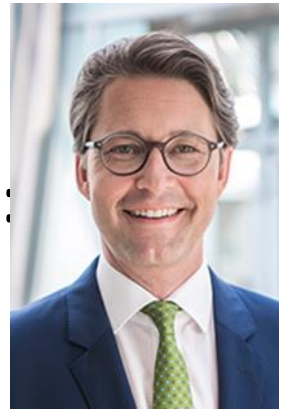
- „relativ geringe Gütermenge je Transporteinheit“,
- „hoher Energiebedarf,
- hohe Umweltbelastung,
- personalintensiver Betrieb (...),
- relativ hohes Unfallrisiko,
- ungeplante Verzögerungsrisiken durch Stau etc."

Vorteile der Bahn sind z.B.:

- „hohe Massenleistungsfähigkeit,
- niedrige Einzelkosten je Mengeneinheit,
- hohe Geschwindigkeit bei langen Direkttransporten,
- hohe Termintreue,
- hohe Transportsicherheit,
- hohe Umweltfreundlichkeit."

- Festlegungen im aktuell gültigen ROP Mittelrhein-Westerwald:
- *G 130: Der Güterverkehr soll so weiterentwickelt werden, dass ... durch eine leistungsfähige Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraßen möglichst hohe Anteile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene ... verlagert werden, ...*
- *Z 132: Das Güterverkehrszentrum Koblenz ist mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße leistungsfähig zu verknüpfen.*
- *G 134: Das bestehende Schienennetz soll zur langfristigen Sicherung und für den Ausbau des Schienengüterverkehrs erhalten bleiben.
Begründung/Erläuterung: Für das Schienenverkehrsnetz kommt auch die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken in Betracht.*

Politische Zielstellungen



- Andreas Scheuer (Bundesverkehrsmin., CSU): *...Bis 2030 wollen wir die Zahl der Fahrgäste verdoppeln und mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen.*
- Enak Ferlemann (Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Parlamentarischer Staatssekretär, MdB, CDU): *Unsere Schienenwege sind die Lebensadern unseres Landes. Wir müssen sie stärken, damit sie die Menschen und Güter noch besser an ihre Ziele bringen.*
- Koalitionsvertrag 2016-2021 der Landesregierung Rheinland-Pfalz: "Wir unterstützen Reaktivierungsprojekte im Rahmen der bestehenden Förderrichtlinien überall dort, wo die Kommunen bereit sind, sich finanziell zu engagieren.(...) Im Übrigen gilt weiterhin der Grundsatz „Trassensicherung vor Entwidmung“."

- Kann die inzwischen teilweise zugewachsene Eisenbahnstrecke, seit 35 Jahren im Personenverkehr und seit 15 Jahren im Güterverkehr stillgelegt, wieder ein wirtschaftlich tragfähiger Teil eines zukünftigen Verkehrssystems werden?
- Ja, wenn man das wirklich will.
- Allerdings ist eine belastbare Antwort ohne Kosten/Nutzenanalyse undenkbar (bestehende Studie aus 1998 hatte positive Einschätzung).

- Beispiele aus anderen Landesteilen
- Prognosen werden meist übertroffen
- Elektrofahrzeuge helfen, lösen Problem aber nicht (Staus, Parkplätze)
- Grundsätzlich neues Konzept notwendig
- Bassenheim – Lützel kann dabei helfen



- Nutzen Sie die Möglichkeiten, die eine solche (vorhandene) Bahnstrecke bietet!
- Nutzen Sie die Chance, den Innenstadtverkehr wenigstens etwas zu reduzieren!
- Beginnen Sie mit einer konsequenten Verkehrswende in Ihrer Stadt! Die Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung sind unterdurchschnittlich.
- Die Stadt Koblenz ist Eigner der Strecke. Machen Sie was draus!