



Ansprechpartner:

+++ Pressemitteilung +++

Nicht von gestern träumen, sondern schon heute an Morgen denken!

Neue Nutzerrekorde auf den Radwegen der Vulkaneifel lassen den Chef des Landesbetriebs Mobilität Gerolstein, Harald Enders, von einem der besten Radwege-Netze in Rheinland-Pfalz schwärmen. So habe er mit dem Bau des Maare-Mosel-Radweges (MMR) auf der ehemaligen Bahnstrecke von Daun nach Wittlich im Jahr 1998 einen „wahren Hype“ ausgelöst, durch den mittlerweile ein mehr als 600 Kilometer langes (Bahntrassen-)Radwege-Netz entstanden sei, welches alle Grund- und Mittelzentren miteinander verbinde. Mit Blick auf den Tourismus betonte Enders erst jüngst, welche Bedeutung eine Bahnanbindung für ein schon länger geplantes Projekt habe.

Schaut man sich Zahlen, Planungen und die Gegebenheiten vor Ort an, so stellt man schnell fest, dass Wahrnehmung und Wirklichkeit weit auseinander liegen!

Mit 74.000 Nutzern war der älteste auch der erfolgreichste Radweg in der Region. So viele Nutzer wie noch nie waren im Jahr 2020 auf dem Maare-Mosel-Radweg, oder um genauer zu sein, auf dem Abschnitt bei Schalkenmehren unterwegs. Durchschnittlich 200 Nutzer am Tag haben den Radweg im vergangenen Jahr genutzt. Wobei die Nutzung überwiegend in der Freizeit erfolgt, wie die gut 900 Radler am Pfingstmontag zeigen. Schaut man auf die Daten zur ehemaligen Bahnstrecke, so wird schnell klar, dass diese in Punkto Nutzerzahlen und Anbindung der Region einen deutlichen Vorteil gegenüber der heutigen Erschließung aufwies. Ganz besonders wenn man das Thema „Nachhaltige Mobilität“ betrachtet, bei welchem zahlreiche Radwege der Region extrem schlecht abschneiden.

Zwar beginnt der Maare-Mosel-Radweg am Bahnhof in Daun, doch wird dieser seit mehr als acht Jahren nicht mehr mit dem Zug angefahren. Somit bleibt nur das eigene Auto zur Anreise. Ähnlich sieht es auch beim Radwegenetz rund um Prüm aus. Dieser Tatsache ist es geschuldet, dass die Ökologiebilanz dieser Wege äußerst negativ ausfällt, wie eine Studie des Infrac-Instituts im Auftrag der Allianz pro Schiene zeigt.

Demnach verursachte der Straßenverkehr in Deutschland im Jahr 2017 Kosten in Höhe von 149 Mrd. Euro, welche nicht durch die jeweiligen Verursacher getragen wurden. Hierbei entfielen mehr als 141 Mrd. Euro auf den Straßenverkehr, welcher somit einen Großteil der ökonomischen Schäden im Verkehrsbereich verursachte. Dass dies auch anders geht, zeigt das Beispiel Naturpark Nordeifel, welcher großen Wert auf Nachhaltigkeit bei der An- und Abreise legt.

In Anbetracht dieser Tatsachen und unter Berücksichtigung der Aussagen des LBM-Chefs verwundert es doch sehr, dass der geplante neue Radweg zwischen Gerolstein und Prüm auf, anstatt parallel zu den Gleisen der Westeifelbahn verlaufen soll. Platz dafür ist vorhanden, denn die Strecke war früher zweigleisig und die Trasse des lange abgebauten zweiten Gleises eignet sich hervorragend für einen parallel zum vorhandenen Gleis geführten Radweg. Seit mehr als zehn Jahren versuchen LBM und Kommunen allerdings aus unerfindlichen Gründen, eine parallele Nutzung beider Verkehrsträger zwischen Gerolstein und Prüm zu verhindern. Dabei ignoriert man konsequent die aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungen, welche auf die Schiene in der Fläche als wichtiger Teil eines nachhaltigen Mobilitätsangebots setzen.

Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz – Kontakt

bei PRO BAHN: Martin Mendel · Postfach 31 43 · 55021 Mainz · Mail: probahn.rlp.martin.mendel@email.de

beim BUND: Egbert Bialk · Mail: e.bialk@t-online.de

beim VCD: Mario Pott · Mail: mariopott@web.de

bei der BIKO: Dr. Karl-Georg Schroll · Mail: karlgeorg.schroll@yahoo.de

bei der „Brex“: Armin Brast · Mail armin.brast@diebrex.de





Ansprechpartner:

Martin Mendel
Postfach 31 43
55021 Mainz
M 0170 4048236
E martin.mendel@probahn-rlp-saar.de

Besonders erstaunt die Aussage des LBM, dass der Radweg auf der Trasse der Westeifelbahn zwischen Prüm und Gerolstein, dank der Bahn-Anbindung, gut 60.000 Nutzer im Jahr anziehen werde. Dabei existiert schon heute ein ausgeschilderter Radweg, welcher beide Mittelzentren miteinander verbindet und über den Bahnhof Gerolstein mit der Bahn zu erreichen ist.

Doch folgt man diesem Radweg, wird schnell klar, woher der Wunsch nach einer besseren Radverbindung zwischen Gerolstein und Prüm kommt. So führt der vorhandene Radweg in etlichen Bereichen über das bestehende Straßennetz. Ein Manko, wenn es um das Thema Sicherheit und Familienfreundlichkeit geht. Doch dies ist nur eines von vielen Beispielen, welches zeigt, dass eines der besten Radwege-Netze in Rheinland-Pfalz eher einem Flickenteppich gleicht. Hier hat man es in den vergangenen Jahren versäumt, diese Lücken zu schließen.

Besonders wenn es um die Anbindung der kleineren Orte geht, wird schnell ersichtlich, dass man von einem nachhaltigen Mobilitätsangebot weit entfernt ist, wenn weder ein attraktives ÖPNV-Angebot noch eine sichere Radverbindung in die nächstgelegenen Grund- und Mittelzentren existiert.

„Fehlende sichere und familientaugliche Radverbindungen sind die traurige Realität, wenn es um die Anbindung insbesondere der kleinen Ortschaften geht.“, so Mario Pott, Vorstandsmitglied im Landesverband Rheinland-Pfalz des VCD. „Ist man einmal im nächsten Grund- oder Mittelzentrum angekommen, so gibt es häufig keine weiterführenden Verbindungen in Richtung des nächsten Landkreises oder Oberzentrums. Egal ob Prüm, Ulmen oder Daun, einen Anschluss ans Schienennetz sucht man hier bisher vergebens.“, so Pott weiter.

Ähnlich sieht es Egbert Bialk vom BUND Rheinland-Pfalz: „Das Rad ist eine klima- und umweltgerechte Alternative zum Auto, dies aber überwiegend auf kurzen Distanzen. Gilt es größere Entfernungen zurückzulegen, braucht es eine vernünftige Verknüpfung und Erschließung mit der Bahn und diese ist in weiten Teilen der Region nicht mehr gegeben.“

Beide sind Mitglied im Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz, einem Zusammenschluss zahlreicher Verbände, Initiativen und Einzelpersonen, welche sich gemeinsam für eine Rückkehr der Bahn in der Fläche als zentrales Verkehrsmittel einsetzen.

Dazu sagt Martin Mendel, Vorsitzender vom PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland: „In Baden-Württemberg hat man gerade erst 40, zum Teil seit Jahrzehnten stillgelegte Bahnstrecken auf ihr Reaktivierungs-Potenzial hin untersucht. Bei gut der Hälfte ist diese Untersuchung zu einem positiven Ergebnis gekommen. Auch in Rheinland-Pfalz gilt es, wie dies gerade bei der Eifelquerbahn geschieht, die stillgelegten Strecken auf ihr Potenzial hin zu untersuchen und die Infrastruktur durch einen Trassensicherungsvertrag für eine zukünftige Nutzung zu erhalten.“

„Wer immer nur von gestern träumt, der verliert das Morgen aus dem Blick. Denn auch in den ländlichen Regionen braucht es ein zuverlässiges und nachhaltiges Verkehrsangebot. Dies geht nur, wenn man die Verkehrsträger Bahn, Bus und Rad miteinander kombiniert und nicht gegeneinander ausspielt. Sonst ist am Ende der Zug für Mensch und Region sprichwörtlich abgefahren.“, sind sich die Mitglieder des Bündnisses für eine Verkehrswende im nördlichen Rheinland-Pfalz einig.

Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz – Kontakt

bei PRO BAHN: Martin Mendel · Postfach 31 43 · 55021 Mainz · Mail: probahn.rlp.martin.mendel@email.de
beim BUND: Egbert Bialk · Mail: e.bialk@t-online.de
beim VCD: Mario Pott · Mail: mariopott@web.de
bei der BIKO: Dr. Karl-Georg Schroll · Mail: karlgeorg.schroll@yahoo.de
bei der „Brex“: Armin Brast · Mail armin.brast@diebrex.de

