



Stellungnahme

Presseartikel „Nationalpark: Im Umfeld muss was passieren“

der Nahe-Zeitung vom 17. Mai 2021 (online Ausgabe) und 18.5.2021 (Print)

nehmen wir wie folgt Stellung:

Ansprechpartner:

Gernot Kallweit
Am Mühlenberg 37
56182 Urbar
T 0261 65335
M 0171 4545931
E g.kallweit@t-online.de

„Die Infrastruktur im direkten Umfeld des Nationalparks lässt auch sechs Jahre nach dessen Eröffnung noch sehr zu wünschen übrig, meinen die Spitzen des Regionalentwicklungsvereins, der kommunalen Nationalparkversammlung und des Nationalparkamtes. Um dies zu ändern gibt es scheinbar nur ein Allheilmittel: Asphalt! Bis zu 15 Parkplätze sollen entstehen bzw. bestehende erweitert und ausgebaut werden. Ein neues, allerdings bereits jetzt schon wieder stark abgespecktes Buskonzept soll es geben. Und ein Leitsystem für die Besucher. Bezahlt vom Land. Gibt es hier tatsächlich keine Alternative die sowohl umweltverträglicher, als auch insgesamt attraktiver ist? Doch, die gibt es! Jedoch wird diese bereits vorhandene und mit relativ geringem Aufwand nutzbar zu machende Infrastruktur seit der Eröffnung des Nationalparks 2015 konsequent verschwiegen: Es gibt eine Eisenbahnstrecke, die parallel zur Nahebahn, nördlich des Nationalparks verläuft und Orte wie Büchenbeuren, Hochscheid, Morbach, Deuselbach, Thalfang und Hermeskeil miteinander verbindet.

Weiter gibt es einen Verein, die IG Nationalparkbahn, die der inzwischen nicht nur 19 dieser insgesamt 50 km langen Strecke freigeschnitten hat, sondern neben einem Arbeitsfahrzeug für die Streckenunterhaltung und Rangierlokomotiven auch eine authentische Schienenbusgarnitur für die Personenbeförderung erworben hat. Aber damit noch nicht genug: Auch die Bahnhofsgebäude in Hinzerath und Deuselbach wurden als Vereinseigentum erworben und stehen einer Nationalparkbahn zur Verfügung. Insgesamt haben Privatpersonen, Sponsoren und eine eigens gegründete Betriebsgesellschaft bereits über 300.000 € in dieses Projekt investiert. Auch gibt es einen Fördertopf des Landes für die Bahn-Infrastruktur außerhalb des regulären Nahverkehrs. Andere Regionen wie das Brohltal oder der Donnersbergkreis profitieren bereits davon.

Ein touristischer Fahrbetrieb bliebe auch nicht auf seinen Kosten sitzen: Der zuständige Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord kann solche Fahrten bestellen und damit ein eventuell entstehendes Betriebskostendefizit ausgleichen. Genau wie im öffentlichen Personennahverkehr auch. Die S-Bahn in Berlin beispielsweise deckt ebenfalls nicht all ihre Kosten durch den Verkauf von Fahrscheinen. Im Oktober 2016 war die kommunale Nationalparkversammlung von der Nationalparkbahn-Idee begeistert und sagte Unterstützung zu. Was ist seitdem passiert? Welche Unterstützung gab es? Keine! Ganz im Gegenteil: Die Hochwaldbahn, die die südliche Verbindung zwischen der Hunsrück- und der Nahebahn darstellte, wurde Anfang 2020 abgerissen. Gegen das Gebaren der saarländischen Lokalpolitik gab es keine Widerworte der Nationalparkversammlung, des Nationalparkamtes oder des RegionalENTWICKLUNGSvereins. In diesem Zusammenhang scheint es erwähnenswert, dass der geplante Nationalparkbus auch nicht das Saarland anfahren wird, da dieses die Teilfinanzierung verweigert. Dort wird der Geldbeutel scheinbar nur für richtig teure Projekte geöffnet. Beispielsweise über 10 Millionen Euro für einen Radweg auf der Hochwaldbahn. Diese Chance ist nun für immer vertan. Sieht so Regionalentwicklung aus?

Anders zum Glück auf rheinland-pfälzischem Boden. Hier ist die Strecke noch komplett vorhanden und könnte ohne Probleme in das Entwicklungskonzept des Nationalparks und seiner Umgebung integriert werden. Es ist uns unbegreiflich, warum die politisch Verantwortlichen eine in unmittelbarer Nähe des Nationalparks befindliche und vorhandene Infrastruktur permanent verschweigen und übergehen – insbesondere vor dem Hintergrund von Klimawandel, der Debatte um eine Verkehrswende, der notwendigen Stärkung des Bahnverkehrs sowie fehlender Attraktionen rund um den Nationalpark. Im europäischen Jahr der Schiene ist diese Bahnstrecke ein Glücksfall für die Region. Die Ehrenamtlichen, die bereits sehr viel geleistet haben und noch mehr leisten werden, müssen endlich aktiv unterstützt werden!

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

