

# „Moderne Verbindungen vernachlässigt“

## VCD-Kreisverband legt Gesamtkonzept für den Schienenpersonennahverkehr vor

Von JOCHEN F. ROHLINGER

### RHEIN-SIEG-KREIS/BONN.

Eine Blamage für modernen Nahverkehr – so schätzt Wolfgang Groß, Bonner Kreisvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), die Umsteigesituation Hunderter Arbeitnehmer, Studenten und Schüler ein, die werktäglich mit der Voreifelbahn aus Voreifel und Vorgebirge nach Bonn hineinfahren und dann am Hauptbahnhof umsteigen müssen.

„Dabei gilt es da nur wenig zu regeln“, weiß der Bahnexperte Groß, um das alltägliche Hetzen – über häufig bockende Rolltreppen oder steile Stufen den Bahnsteig oder in den U-Bahn-Tunnel zu wechseln – abzuschaftern.

Sein Gesamtkonzept für einen modernen und attraktiven Schienenpersonennahverkehr für die Region Bonn mit dem Titel „Mehr Schiene für Bonn“ stellte der VCD jetzt in Bonn vor.

Die von Euskirchen oder Rheinbach kommende Voreifelbahn durchbinden bis zum Bahnhof Mehlem wäre eine Möglichkeit; die „Mehr Schiene“-Arbeitsgruppe des VCD-Kreisverbandes Bonn/Rhein-Sieg/Ahr zieht diese wohl der entgegengesetzten Lösung vor: nämlich die Ahrtalbahn nicht am Bonner Hauptbahnhof rumstehen, sondern mindestens bis zum Bahnhof Duisdorf weiterfahren zu lassen. Wer sich mit Nahverkehrs-ideen schon länger befasst, erinnert sich ans „Große C“, eine Vision, die beide Strecken zusammenfasste: Ahrtal-Bonn-Euskirchen.



Die Voreifelbahn, die auch Meckenheim anfährt, könnte aus Sicht des Verkehrsclubs effizienter angebunden werden. (Foto: Magunia)

„Mehr Schiene für Bonn“ fordert der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr, seine Heimatregion heraus: „Sträflich vernachlässigt“ worden sei der Bau moderner und attraktiver Schienenverbindungen für die Mobilität in dieser Region, während bei den Nachbarn in Köln ein „modernes S- und Stadtbahnnetz“ erblühe. Man muss gar nicht an das Zankapfel-Projekt S 13 denken: Nach dem Bonn-Berlin-Umzug von Parlament und Teilen der Regierung war ein schneller, leistungsfähiger

Schienezubringer zum Flughafen Köln/Bonn unumstrittener Bestandteil der Ausgleichsmaßnahmen. Köln hat diese zügigen Bahnen bis zum Dom und Hauptbahnhof längst, Bonn noch lange nicht.

Der regionale VCD ist sich keineswegs zu schade, bekannte neben neuen Ideen den Kommunalpolitikern und -verwaltungen der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahr auf den Tisch zu legen. Hauptsache, es passiert endlich etwas, ehe und das ist für Groß keineswegs Schwarzmalerei, der enorm expandierende Güter-

verkehr den Personenverkehr auf dem vorhandenen Schienennetz an die Seite drückt. Und auf dieser Seite Personenverkehr stehen dann hinter weißblitzenden ICEs und ICs die zumeist roten Nahverkehrszüge und ihre Kunden wieder ganz hinten an.

„Bleiben wir beim Beispielpaar Ahrtal-/Voreifelbahn. Die Lösung wäre mit einem Wendegleis (die Schienen sind in Mehlem noch vorhanden, in Duisdorf wurden sie aller Mahnungen zum Trotz abgebaut) und jeweils einem Wendebahnsteig umsetzbar. Der

bis 2013 zugesicherte Haltepunkt „Regierungsviertel“ an der Museumsmeile böte sogar den Bonner UN-Mitarbeitern eine zeitgemäße Beförderungsalternative auf dieser Strecke.

Daneben warten aufs Startsignal: Verlängerung der Straßenbahnlinie 61 im Bonner Norden bis nach Hersel (Verknüpfung mit Stadtbahnlinie 16, früher „Rheinuferbahn“); Stadtbahnverlängerung über Bad Godesbergs Stadthalle hinaus bis Mehlem (und Bus-Anschlüssen nach Wachtberg/Meckenheim) sowie unter an-

derem Straßenbahnverlängerung (62) Dottendorf-Friesdorf, Schienenanbindungen des neuen Bonner Bogens sowie der Arbeitsplätze im Beueler Süden (Telekom) mit Bad Godesberg, die lange geplante Straßenbahn Beuel-Hangelar auf der RSE-Trasse, „echte“ Eilzüge auf der Stadtbahnlinie 66 Bonn-Siegburg (ICE-Bahnhof!) und vieles mehr.

Oliver Krauß, CDU-Kreis-

### AUSBAUPLANUNG

Im September 2009 wurde auf Initiative des Nahverkehrs Rheinland (NVR) ein **Runder Tisch „Voreifelbahn RB 23“** gegründet, der den beteiligten Unternehmen der Deutschen Bahn und den betroffenen Kommunen und Kreisen als Plattform diente, um die Voraussetzungen für das Betriebsprogramm der RB 23 im Dezember 2013 zu schaffen.

Die **Ergebnisse** werden am 29. Juni im Rheinbacher Rathaus vorgestellt.

Auf der Strecke sollen bis Ende 2013 die **vier Haltepunkte** „Auf dem Hügel“, „Helmholtzstraße“, Alfter-Impekoven und Rheinbach-Ost entstehen. (Bir)

tagsabgeordneter aus Alfter und Nahverkehrsexperte, sprach vom „Gegengewicht gegen die Kölner Verkehrsplanung“. Der Bonner Grünen-Verkehrsexperte Rolf Beu sieht in der VCD-Initiative eine Chance, den „Alles-Geld-nach-Köln“-Tsunami aufzuhalten.