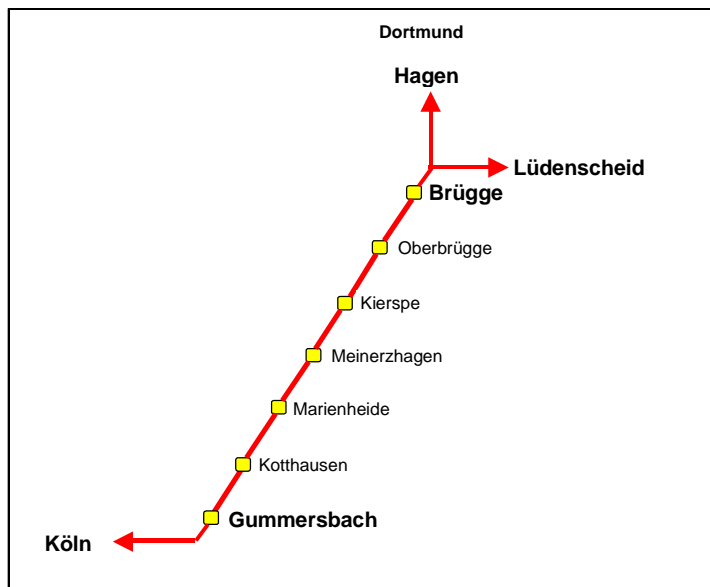


10. Januar 2001

## VCD und Aktionsbündnis Volme-Agger-Bahn

### Die Volme-Agger-Bahn - *gestern*

Mit dem Ende des Winterfahrplans 1985/86 wurde der Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Brügge – Gummersbach nach über 90 Jahren eingestellt. Aber bereits in den Vorjahren wurde das Angebot schrittweise ausgedünnt bzw. die Zugläufe verkürzt: Statt durchgehender Eilzüge von Hagen nach Köln pendelten die Züge zuletzt nur noch zwischen Brügge und Dieringhausen und nur noch alle drei Stunden! Mit einem geringen Fahrtenangebot, langsamen Zügen und dem Zwang zum mehrfachen Umsteigen waren die Bedingungen geschaffen, daß die Bundesbahn den „unrentablen“ Verkehr einstellen, oder wie es auch heißt verkraften, also auf Busbedienung umstellen konnte. Die als Ersatz neu eingerichtete Buslinie zwischen Meinerzhagen und Gummersbach, zwischen Brügge und Meinerzhagen gab es schon ein schienenparalleles Busangebot, wurde - wie bei der Umstellung von Bahn auf Bus üblich - von den Fahrgästen nicht als Ersatz angenommen, so daß sie nach wenigen Jahren ganz eingestellt wurde. Die Fahrgäste stiegen entweder aufs Auto um oder haben ihre Fahrtziele gewechselt.



### Die Volme-Agger-Bahn: Brügge – Meinerzhagen - Gummersbach

## **Die Volme-Agger-Bahn - heute**

Die Gleise der Volme-Agger-Strecke rosten seit 1986 vor sich hin: Zwischen Brügge und Meinerzhagen verkehren noch Güterzüge, zwischen Meinerzhagen und Gummersbach auch diese nicht mehr. Allein ihre während des Kalten Krieges strategische Bedeutung verhinderte die Stilllegung der Strecke durch die Bundesbahn.

Heute besteht auf der Achse Brügge – Gummersbach kein durchgehendes und regelmäßiges ÖPNV-Angebot: Zwischen Meinerzhagen und Gummersbach verkehren nur einzelne Busse v.a. für den Schülerverkehr. Will man heute mit dem Öffentlichen Personenverkehr von Gummersbach nach Lüdenscheid / Brügge reisen, so sind Fahrten mit dem Bus – etwa über Wipperfürth und Halver – oder eben mit der Bahn über Köln / Wuppertal / Hagen in Kauf zu nehmen – weite Umwege für eine doch vergleichsweise kurze Strecke. Statt mit dem Bus – sofern er fährt – gut eine bis über 3 Stunden unterwegs zu sein, bräuchte die Bahn zwischen Brügge und Gummersbach rund 35 Minuten. Diese Fahrtzeit könnte auch von einer direkten Busverbindung nicht gehalten werden. Vor diesem Hintergrund ist die Wiedereinrichtung des Schienenpersonenverkehrs auf der Volme-Agger-Bahn zu fordern. Mit der Bahn können die Städte Meinerzhagen und Kierspe an ihre Kreisstadt Lüdenscheid sowie die Oberzentren Köln, Hagen und Dortmund schnell und direkt angebunden werden; Oberberger müssen auf dem Weg nach Hamburg oder Berlin nicht erst den Umweg über Köln nehmen. Durch die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Strecke werden die heutigen Stichbahnen Lüdenscheid / Brügge – Hagen – Dortmund und Gummersbach – Köln wieder zu einer durchgehenden und damit attraktiveren Strecke verbunden. Somit gibt die Reaktivierung der Volme-Agger-Bahn auch diesen Abschnitten zusätzliche Impulse.

## **Die Volme-Agger-Bahn - morgen**

Die Frage, ob die Reaktivierung der Volme-Agger-Bahn möglich und auch sinnvoll ist, wurde in einem umfangreichen Gutachten im Auftrag des Oberbergischen und Märkischen Kreises sowie des Landes untersucht. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis,

- daß die zu erwartende Nachfrage die Reaktivierung der Strecke rechtfertigt,
- daß sich ein Fahrplankonzept mit guten Anschlüssen und rationellem Betrieb realisieren läßt,
- daß die Strecke kostenseitig mit heute in Betrieb befindlichen Linien vergleichbar ist,
- und daß die Streckenreaktivierung auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht sinnvoll ist.

Konkret empfiehlt das Gutachten, in einer ersten Stufe die Linie Köln – Gummersbach stündlich bis Lüdenscheid zu verlängern, wobei in Brügge am gleichen Bahnsteig Di-rektanschlüsse nach Hagen bestehen. Fahrgäste aus Lüdenscheid können somit umsteigefrei nach Hagen / Dortmund und Gummersbach / Köln fahren. Reisende aus Gummersbach oder Meinerzhagen können in Brügge direkt in den Anschlußzug nach Hagen / Dortmund umsteigen. Dieses Fahrplankonzept ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Erwartet werden von den Gutachtern rund 4.500 Fahrgäste pro Tag! Teilweise werden auch bisherige Busnutzer in den schnelleren Zug umsteigen. Ein auf die Bahn ausgerichtetes Busliniennetz (statt Parallelverkehr) wird aber auch dem ÖPNV neue Kunden bringen.

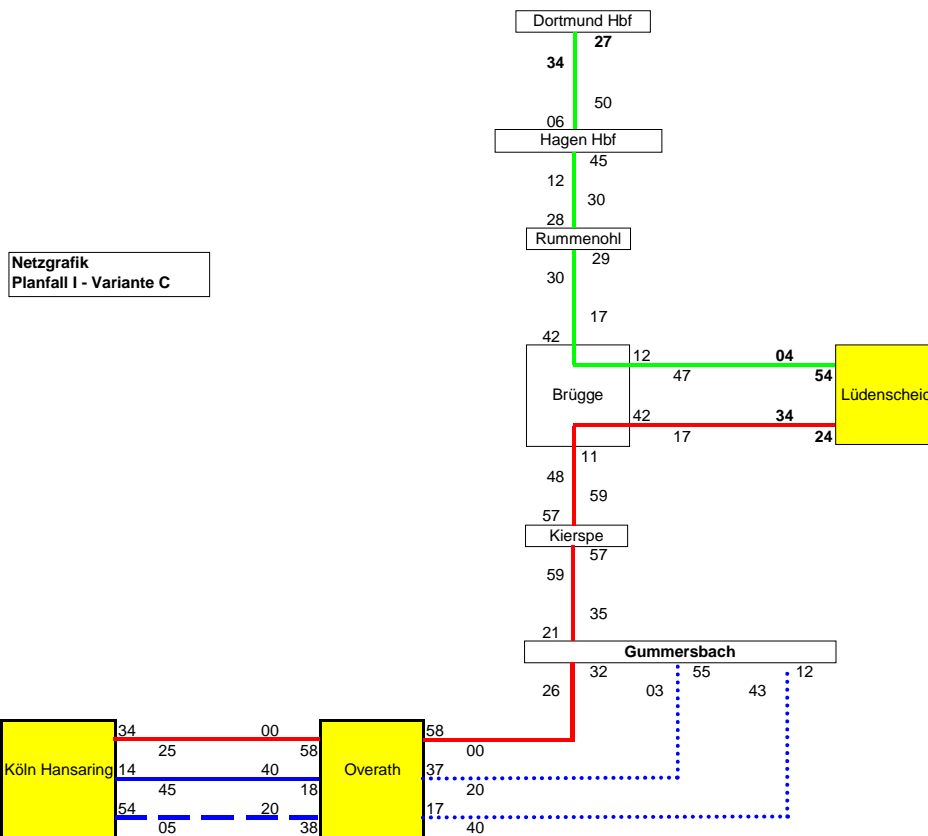
Als Kosten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke wurden 45 Mio. DM ermittelt. Für den auf der Strecke zwischen Gummersbach und Köln nötigen Ausbau sollen rund 52 Mio. DM anfallen. Auf den ersten Blick erscheint dies viel zu sein, vergleicht man diese Zahlen aber mit den in der Kommunalpolitik häufig geforderten Straßenausbauvorhaben wie Umgehungsstraßen oder Autobahnen, so relativieren sie sich sogleich: Infrastruktur, egal welche, ist nicht umsonst zu haben. Gedeckt werden können die Kosten weitgehend über eine Landesförderung sowie Eigenmittel des Streckenbesitzers. Voraussetzung dafür ist, daß die Strecke im Jahr 2000 in den zukünftigen ÖPNV-Ausbauplan des Landes aufgenommen wird. Der ÖPNV-Ausbauplan wird die Basis für die Entwicklung des Bahnnetzes in NRW sein. Nur wenn ein Vorhaben in den Ausbauplan aufgenommen wird, sind die Voraussetzungen gegeben, daß Landesmittel zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen (90 % der Kosten) oder Betriebskostenzuschüsse in den nächsten Jahren zur Verfügung gestellt werden, dann besteht die Chance, innerhalb der nächsten fünf Jahre wieder Schienenverkehr zwischen Brügge und Gummersbach einzuführen. Von Seiten der kommunalen Entscheidungsträger sind daher klare Signale gegenüber dem Land nötig, daß Schienenverkehr zwischen Brügge und Gummersbach gewollt ist. Eine grundsätzliche Bereitschaft, sich gegebenenfalls auch an Kosten, etwa für den Zugverkehr zu beteiligen, wird von der Politik erwartet. Klar ist, wenn nicht im bergisch-märkischen Raum, dann werden die Landesmittel eben an anderer Stelle in NRW zum Ausbau und zur Reaktivierung von Schienenstrecken eingesetzt werden – die Konkurrenz ist groß.



Sonderfahrt Dieringhausen - Brügge



Streckenräumung



## Fahrplankonzept für die Volme-Agger-Bahn

Wer und zu welchen Kosten in ein paar Jahren auf der Volme-Agger-Bahn Personenzüge fahren wird – die DB, die DME oder andere – kann heute nicht verbindlich gesagt werden. Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr hat gerade erst begonnen. Wie sich an den Strecken Köln – Gummersbach und Lüdenscheid – Dortmund gezeigt hat, haben sich durch Ausschreibungen von Bahnstrecken bereits deutliche Veränderungen ergeben, die sich auch in den Betriebskosten niederschlagen. Von daher können heutige Kostenschätzungen nicht Entscheidungsmaßstab sein, zumal Beispiele auch aus NRW zeigen, daß Reaktivierungen bei geschicktem Verhandeln auch ohne einschneidende Kostenbelastungen für die Kommunen verwirklicht werden können.

Allein der große Nutzen für die bergisch-märkische Region, wieder mit einer durchgehenden Bahnverbindung an Köln und Dortmund angebunden zu sein, ist Grund genug, sich für die schnelle Reaktivierung der Volme-Agger-Bahn einzusetzen.

### Besuchen Sie

die Homepage des Verkehrsclub Deutschland

[www.vcd-nrw.de](http://www.vcd-nrw.de)

das Kundenforum für Bus- und Bahnbenutzerinnen

[www.kundenforum-bus-bahn.de](http://www.kundenforum-bus-bahn.de)