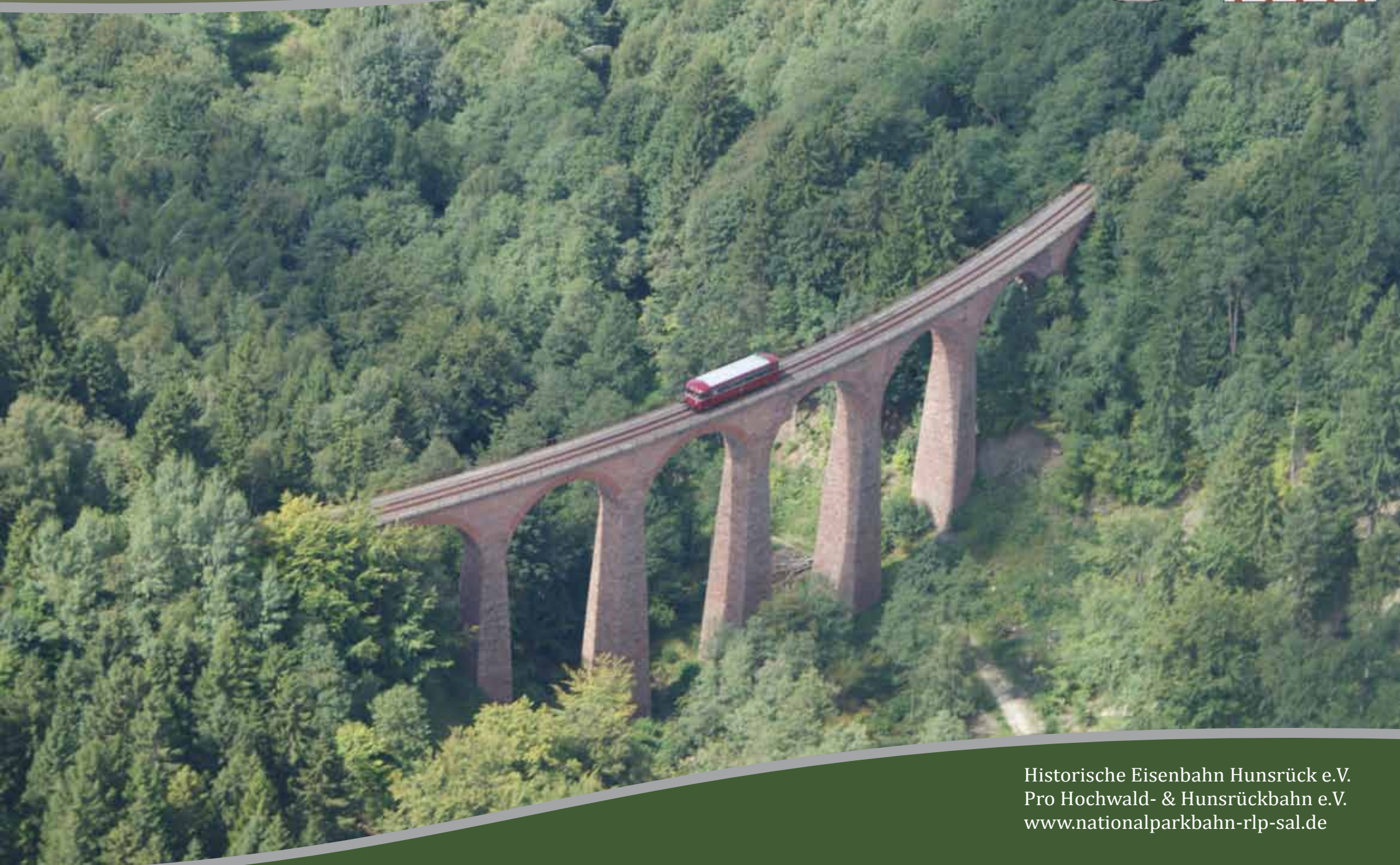




Nächster Halt Nationalpark?

Ein Mobilitätskonzept für die Nationalparkregion
Hunsrück-Hochwald



Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.
Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.
www.nationalparkbahn-rlp-sal.de



Inhalt

Vorwort	03
Bestandsanalyse	04
Konzeption	06
Realisation	09
Perspektive	10
Positivbeispiel: Sauschwänzlebahn	12
Positivbeispiel: Ilztalbahn	13
Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.	14
Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.	15
Stimmen aus der Region	16
Partner	18
Impressum	19



Vorwort

Lange wurde diskutiert und geplant. Seit Mai 2015 ist er nun Realität: der Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Er erstreckt sich über zwei Bundesländer und vier Landkreise. Auf seiner Homepage steht er neben Namen wie Serengeti, Yellowstone und Grand Canyon.

Doch was eigentlich bedeutet Nationalpark?

Ein Nationalpark ist ein großflächiges Schutzgebiet, das nur der natürlichen Entwicklung unterliegt. Er wirbt damit, Natur zu erleben und vor allem Natur zu schützen!

Um Natur zu erleben, muss man sich in ihr bewegen. Alleine die Größe des Parks verlangt nach Möglichkeiten, die verschiedenen Landschaften und Attraktionen zu erreichen.

Um Natur zu schützen, muss auch das Verkehrskonzept darauf ausgerichtet sein, einen sanften Tourismus zu fördern.

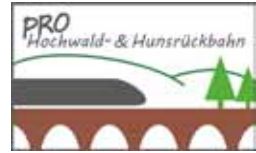
Naturschutz und Mobilität - das ist kein Widerspruch!

Die vorliegende Broschüre soll die Möglichkeiten aufzeigen, bereits vorhandene Infrastrukturen sinnvoll miteinander zu verknüpfen, um so einen Teil zum Schutz der einmaligen Flora und Fauna im Nationalpark Hunsrück-Hochwald beizutragen. Grundlegender Gedanke hierbei ist die Einbindung brachliegender Eisenbahnstrecken in das geplante Buskonzept.

So soll die Erschließung des Parks in Längsrichtung mit der Bahn erfolgen. Sie kann die drei Eingangstore nicht nur verkehrstechnisch verbinden, sondern als eigene touristische Attraktion Besucher anziehen. Sie verringert Distanzen, indem das Überwinden eben dieser Teil des erlebbaren Freizeitwertes wird.

In Querrichtung übernehmen Busse die Beförderung der Besucher. Sie sollen neben den Bahnhöfen und den jeweiligen Toren natürlich auch diese mit den umliegenden Attraktionen verbinden. Wendepunkte sollen die Bahnhöfe des bestehenden Netzes an Nahe- und Moselstrecke sein.

Auf den folgenden Seiten ist ausgearbeitet, wie dieses Konzept genau aussieht, wie es umgesetzt und finanziert werden kann, und vor allem, welche Vorteile es hat. Auch werden Möglichkeiten einer späteren Ausweitung der Verkehre aufgezeigt.



Verkehrsanalyse

Verkehrsanalyse

Die Karte zeigt das Verkehrsnetz im Hunsrück, bestehend aus Bahnstrecken und Busverbindungen. Die Hauptknotenpunkte sind Trier, Berncastel-Kues, Morbach, Thalfang, Hermeskeil, Wadern, Sitzerath, Primstal, Center Park Bostalsee, Selbach, Nohfelden Türkismühle, Birkenfeld, Ferienpark Hambachtal, Börfink, Muhl, Nationalpark-Tor Erbeskopf, Nationalpark-Tor Wildenburg, Idar-Oberstein, Heimbach, Neubrücke, Baumholder, Kirn, Rhaunen, Büchenbeuren und Flughafen Hahn.

Legende:

- Nahestrecke (dickes rotes Linienstück)
- sonstige Bahnstrecke (dünnes rotes Linienstück)
- Bahnstrecke außer Betrieb (gestrichelte rote Linienstücke)
- Busverbindungen (Mo-So) (durchgezogene blaue Linien)
- Busverbindungen (Mo-Fr) (gestrichelte blaue Linien)
- Nationalpark Hunsrück-Hochwald (grüner Bereich)
- Naturpark Saar-Hunsrück (hellgrüner Bereich)



Bestandsanalyse

Die Nahstrecke, die Saarbrücken mit dem Rhein-Main-Gebiet verbindet, ist der leistungstärkste öffentliche Zubringer für die Nationalparkregion. Allerdings liegen alle Bahnhöfe der Nahstrecke in einiger Entfernung zum Nationalparkgebiet.

So ist der Nationalpark Hunsrück-Hochwald bundesweit bisher der einzige Nationalpark ohne direkten Bahnanschluss. Das ist im Vergleich zu anderen Regionen ein großer Wettbewerbsnachteil.

Die Nationalparktore Erbeskopf und Otzenhausen wären von Hunsrück- bzw. Hochwaldbahn aus fußläufig erreichbar. Das Nationalparktor Wildenburg liegt günstig zum Bahnhof Morbach. Die den Nationalpark umschließenden Bahnstrecken sind aber derzeit ohne Verkehr.

Der Flughafen Hahn soll über die Hunsrückbahn im Stundentakt an das Rhein-Main-Gebiet angeschlossen werden. Neben der Nahstrecke könnte sich hier eine zweite große Erschließungsachse entwickeln.

Um den Nationalpark ohne Auto erreichen zu können, müssen derzeit Buslinien genutzt werden. Da der Fokus der regionalen Busverkehre aber auf dem Schülerverkehr liegt, eignen sich die Buslinien nur bedingt für Besucher des Nationalparks.

Außerhalb der Schulzeiten (an Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien) gilt meist ein stark ausgedünnter Fahrplan, oder die Fahrten entfallen ganz. Doch gerade in dieser „Freizeit“ wollen Besucher den Nationalpark erleben.

Auch Kreisgrenzen stellen ein erhebliches Problem dar. Oft beginnen oder enden Buslinien hier. Als Beispiel seien die Buslinien 209 (Hermeskeil-Muhl) und 323 (Birkenfeld-Börfink) angeführt. Das Schließen der nur drei Kilometer langen Lücke zwischen Muhl und Börfink wäre eine enorme Aufwertung des Angebotes.

Bei anderen Linien bedarf es nur kleiner Anpassungen im Fahrplan, um für den Nationalpark attraktiv zu werden (Beispiel: Das Nationalparktor Wildenburg in die Buslinie 343 Idar-Oberstein-Morbach integrieren).

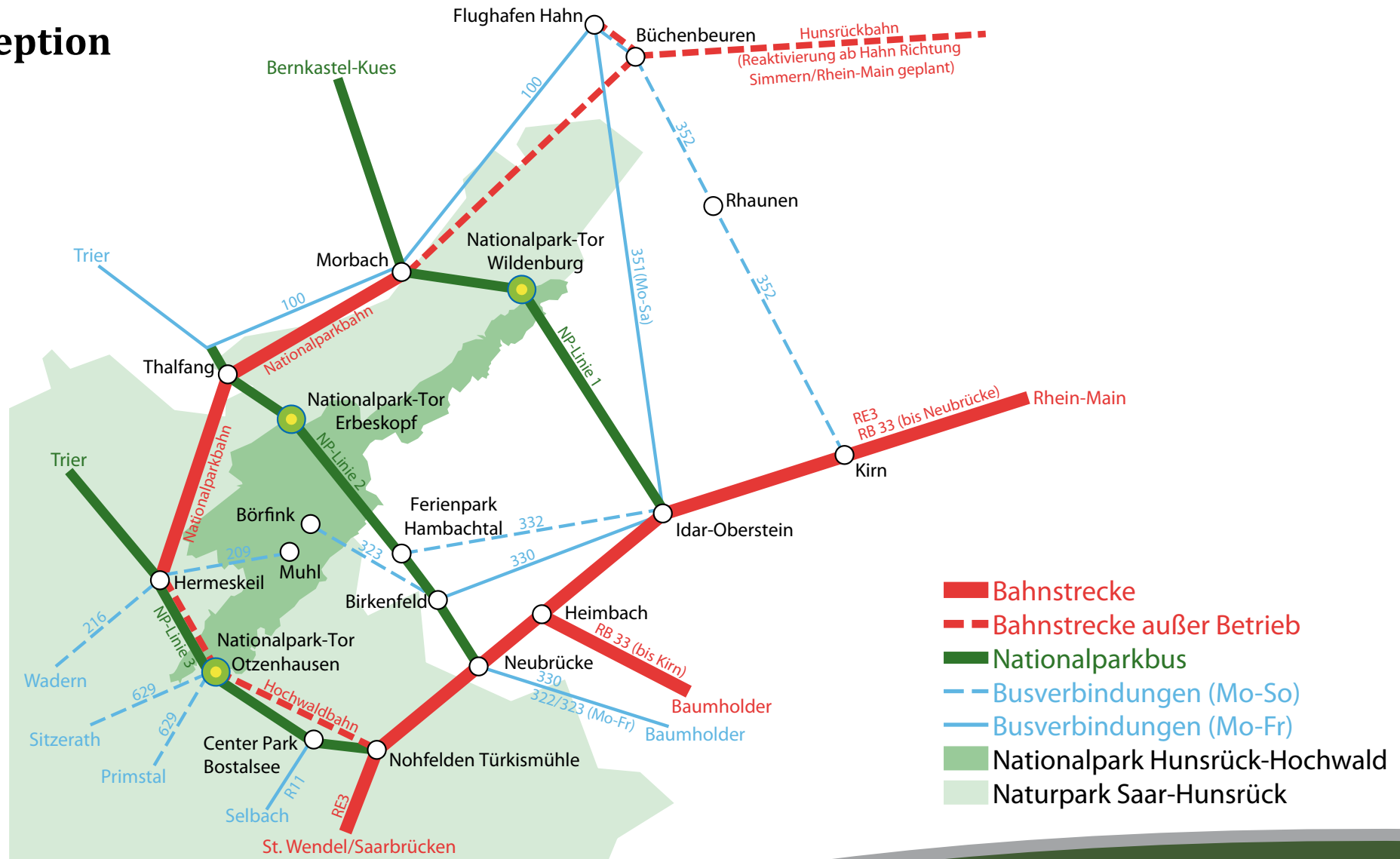
Auch eine bessere Vertaktung der Angebote müsste erreicht werden, um den Besuchern mehr Flexibilität zu bieten.

Die Fahrradmitnahme ist derzeit nur bei ausgewählten Fahrten der Buslinie R200 (Türkismühle-Hermeskeil-Trier) möglich. Ein den Nationalpark umschließender Radweg ist in Planung. Auf dem Idarkopf soll ein Bike-Park entstehen. Hier fehlen bisher ÖPNV-Angebote, die einen Radtransport ermöglichen.

Zu all diesen Problemen kommen die großen Angebotslücken. Die Nationalparktore Wildenburg und Erbeskopf sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln bisher nicht zu erreichen. Zwischen Hermeskeil und Morbach oder von Thalfang über den Erbeskopf nach Birkenfeld gibt es derzeit keine ÖPNV-Angebote. Ebenfalls fehlt eine Verbindung zwischen den einzelnen Nationalparktoren. An Wochenenden ist die Anreise in das Nationalparkgebiet ohne Auto nur in Otzenhausen möglich.



Konzeption





Konzeption

Der Nationalpark braucht ein einfaches ÖPNV-Konzept, das vom Besucher schnell erfasst wird und alle wichtigen Punkte der Nationalparkregion verbindet. Die zusätzlichen Verkehre müssen möglichst kostengünstig aufgebaut werden und gleichzeitig so attraktiv sein, dass eine hohe Auslastung erzielt wird.

Unser Konzeptvorschlag beinhaltet zwei Hauptachsen:

Achse 1: Nahestrecke Saarbrücken - Mainz

Die Nahestrecke dient der überregionalen Erschließung.

Achse 2: Hunsrückbahn Morbach - Hermeskeil

Die Hunsrückbahn als parallele Achse zur Nahestrecke dient als Verbindung zwischen den Nationalparktoren.

Die drei NP-Buslinien bilden die Querverbindungen der Hauptachsen:

Linie 1: Idar-Oberstein - Wildenburg - Morbach - Bernkastel-Kues

Die bisherigen Linien 343 und 311 werden ersetzt durch die NP-Linie 1. In Idar-Oberstein besteht Anschluß an die Nahebahn. In Morbach kann der Zug in Richtung der beiden anderen Nationalparktore genutzt werden. In Bernkastel-Kues besteht Anschluss an die Moselschifffahrt.

Linie 2: Neubrück - Birkenfeld - Ferienpark Hambachtal - Börfink - Thalfang

Die bisherige Linienführung der Linie 322 wird über den Erbeskopf bis

Thalfang erweitert. In Thalfang kann der Zug in Richtung der beiden anderen Nationalparktore genutzt werden. Es besteht Anschluss an die Linie 100 Hahn - Trier und die Nahestrecke in Neubrück.

Linie 3: Nohfelden Türkismühle - Otzenhausen - Hermeskeil - Trier

Die Linie R200 verkehrt als Nationalparklinie 3. In Nohfelden-Türkismühle besteht Anschluss an die Nahestrecke. Der Bus verkehrt über den Center-Parc nach Hermeskeil. In Hermeskeil kann der Zug in Richtung der beiden anderen Nationalparktore genutzt werden. Die Buslinie endet am Hauptbahnhof Trier.

Die drei Nationalpark-Buslinien dienen der Netzverdichtung der beiden Hauptachsen. Sie sorgen gleichzeitig für die direkte Anbindung der Bahnhöfe Morbach, Thalfang und Hermeskeil an die Nationalparktore. Weitere Sehenswürdigkeiten können über die Buslinien erschlossen werden. Ergänzend können die Nationalparktore von den Bahnhöfen aus auch erwandert werden. Von Morbach führt die Etappe 11 des Saar-Hunsrück-Steigs zur Wildenburg (17,2 km). Vom Haltepunkt Deuselbach erreicht man das Hunsrückhaus nach 3 km, die teilweise auf dem Saar-Hunsrück-Steig zurückgelegt werden können. Von Hermeskeil erreicht man nach ca. 10 km über den Saar-Hunsrück-Steig den Keltenpark Otzenhausen.

Die Kombination von Wandern, Bahn, Bus und natürlich auch Rad eröffnet spannende Möglichkeiten der Freizeitgestaltung im Nationalpark.



Nationalparkbahn Rheinland-Pfalz/Saarland



Die Eisenbahn als Transportmittel genießt im Vergleich zum Bus eine wesentlich höhere Akzeptanz. Als Besuchermagnet kann sie bei angebundenen Verkehrsmitteln für höhere Auslastung sorgen.

Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.
Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.
www.nationalparkbahn-rlp-sal.de



Realisation:

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Morbach - Hermeskeil bildet das Rückgrat dieses Mobilitätskonzeptes. Durch minimale Änderungen bestehender Buslinien werden Hunsrück- und Nahebahn verbunden. Es entsteht ein leistungsfähiges und engmaschiges Nahverkehrsnetz, das die Nationalparkregion in idealer Weise erschließt. Vom Rhein-Main-Gebiet, aus Saarbrücken, Trier und der Ferienregion Mittelmosel ist der Nationalpark per ÖPNV bestens erreichbar.

Das vorgeschlagene Konzept könnte vorerst an Wochenenden eingeführt werden, da hier die ÖPNV-Situation besonders problematisch, die Besucherdichte aber am höchsten ist. In den Hauptferienzeiten ist eine Ausweitung auf bestimmte Tage unter der Woche denkbar.

Die Vorteile auf einen Blick:

- Die touristischen Angebote der Region werden ideal verknüpft.
- Das Land Rheinland-Pfalz fördert Investitionen in die Infrastruktur touristisch genutzter Bahnstrecken ohne regulären Verkehr mit **85%** der Kosten.
- Der Verein „Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.“ lässt gerade einen professionellen Businessplan zur Reaktivierung der Bahnstrecke Morbach - Hermeskeil erstellen. U.a. soll darin geprüft werden, ob eine private Kostenbeteiligung an den restlichen 15% möglich ist und welche Streckenpacht der laufende Betrieb erwirtschaften kann.
- Die Eisenbahnverkehre können durch die Vereine „Historische

Eisenbahn Hunsrück e.V.“ und „Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.“ weitestgehend ehrenamtlich erbracht werden.

Der „Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ unterstützt die Verkehre durch einen Zuschuss. Nicht über das Ehrenamt abgedeckte Leistungen können so finanziert werden.

„Schienenbonus“: Eisenbahnverkehr wird von den Nutzern immer besser angenommen, als vergleichbarer Busverkehr (sogar, wenn die Fahrzeit des Busses kürzer ist!).

Eines der Ziele des Vereins „Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.“ ist es, die vereinseigene Dampflok in Betrieb nehmen zu können. Sie soll als Besuchermagnet auf der Bahnstrecke eingesetzt werden. So entsteht in der Nationalparkregion eine zusätzliche Besucherattraktion, die auch dazu führt, dass die Zubringerbusse besser ausgelastet werden. Vergleichbare Bahnen sind mit 30.000 bis über 100.000 Fahrgästen pro Jahr ein echter Wirtschaftsmotor für die jeweiligen Regionen (Siehe auch „Positivbeispiele“).

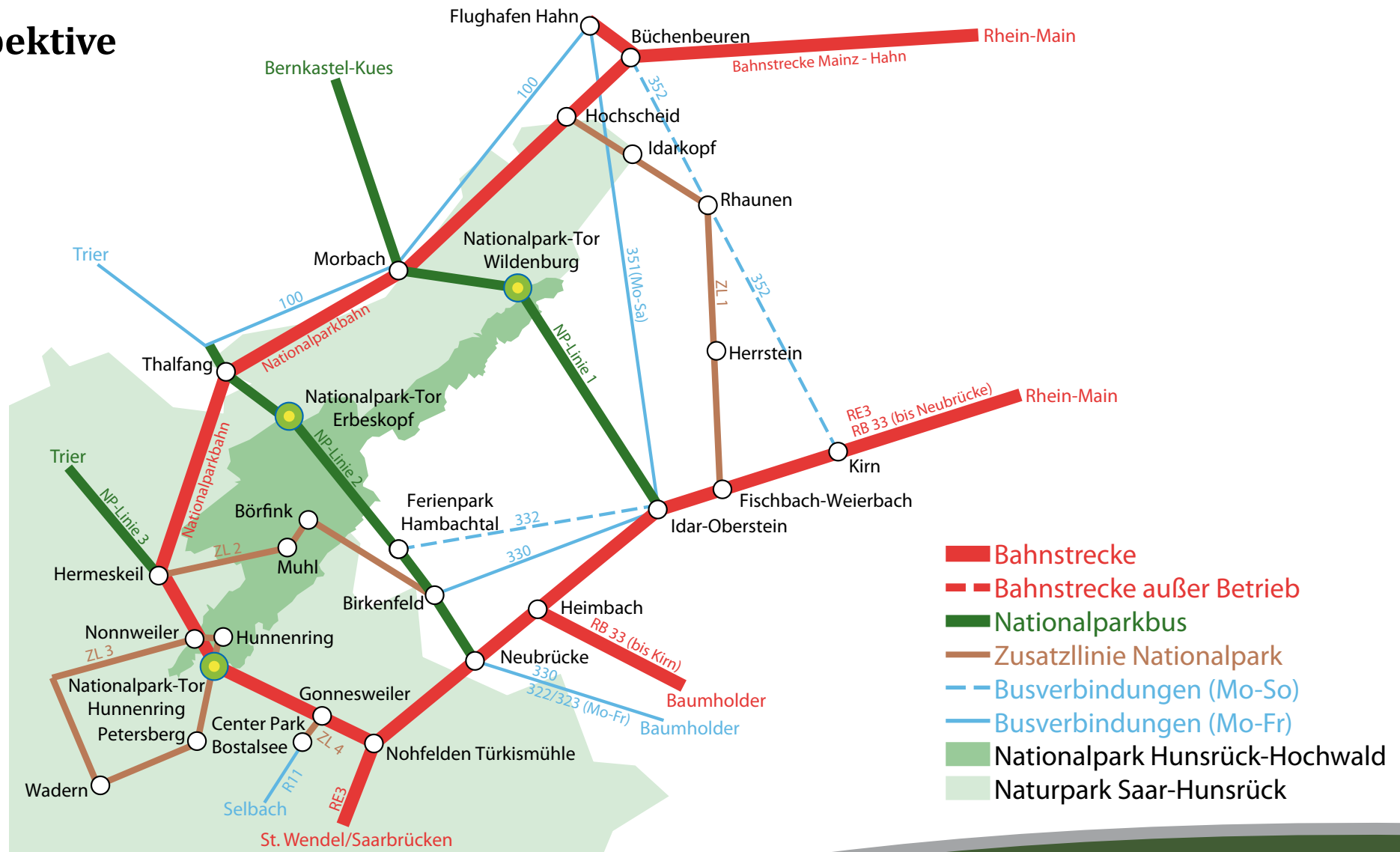
Kostenlose Fahrradbeförderung ist in den Zügen problemlos möglich.

Anpassen vorhandener Buslinien: Die NP-Linie 3 existiert bereits als R200. Lediglich die Linien 311, 322 und 343 müssten für das Angebot optimiert werden.

Für die Landkreise könnte eine Reaktivierung der Bahnstrecke also wirtschaftlicher sein, als eine vergleichbare Buslinie!



Perspektive





Perspektive

Parallel zur Inbetriebnahme der Strecke Morbach -Hermeskeil muss die Trassensicherung der Gesamtstrecke Türkismühle - Büchenbeuren weiter verfolgt werden. Bewährt sich das Konzept, kann die NP-Linie 3 ab Hermeskeil bis Türkismühle als Zugleistung erbracht werden. Nach Inbetriebnahme der Bahn zum Hahn können die Züge über Morbach hinaus bis Büchenbeuren verlängert werden. Musealer und moderner Zugverkehr können sich ergänzen. Der Saar-Hunsrück-Steig, einschließlich vieler Traumschleifen, erfährt durch die Möglichkeit eine Wanderung mit Bus und Bahn zu kombinieren, eine enorme Aufwertung. Sonderzüge direkt aus Ballungsgebieten in die Nationalparkregion wären denkbar. Der Flughafen Hahn hätte Bahnanschluß direkt ins Nationalparkgebiet.

Die Nationalparklinien müssten genutzt werden, um touristische Attraktionen besser zu vernetzen. Die **NP-Linie 1** z.B. könnte die zahlreichen Sehenswürdigkeiten in Idar-Oberstein und an der Mittelmosel mit der Nationalparkbahn verbinden.

Über die **NP-Linie 2** könnte Birkenfeld (Kreisstadt und Sitz des Nationalparkamts) mit dem Ferienpark Hambachtal, der Traumschleife „Rund um den Zauberwald“ und der Petersquelle bzw. dem Sauerbrunnen sowie dem Ferienpark Himmelberg verbunden werden.

Um das Busangebot zu optimieren, empfiehlt sich die Einrichtung von vier weiteren (Zusatz-)Linien:

ZL1: (Fahrradbus): Hochscheid – Idarkopf – Rhaunen – (evtl. Bundenbach) – Herrstein – Fischbach-Weierbach

Mögliche touristische Ziele der Route: historisches Kupferbergwerk Fisch-

bach, mittelalterlicher Ortskern Herrstein, Bundenbach mit Keltensiedlung, Schmidtburg sowie Schieferbergwerk und Idarkopf mit Bike-Park. Anschluss an die Nationalparkbahn ist in Hochscheid.

ZL2: Hermeskeil – Züsch – Muhl – Börfink

Mögliche touristische Ziele der Route: Flugausstellung Hermeskeil, Züscher Hammer. Von Muhl nach Börfink (3 km Entfernung) besteht heute keine Verbindung. Die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zur NP-Linie 2 wäre einfach realisierbar.

ZL3: Nonnweiler – Otzenhausen – Hunnenring – Braunshausen – Primstal – (Wadern)

Die Linie 629 sorgt heute schon für Mobilität in der Gemeinde Nonnweiler. Dabei verbindet sie Sitzerath, Bierfeld, Nonnweiler, Otzenhausen, Braunshausen und Primstal. Durch Anpassungen im Fahrplan könnten das Nationalparktor Keltenpark (Hunnenring) und evtl. das Freizeitzentrum Peterberg angefahren werden. In Nonnweiler besteht Übergang zur Nationalparkbahn.

ZL4: Gonneseiler – Center Parc – Bostalsee

Pendelverkehr zwischen dem Haltepunkt Gonneseiler und dem Bostalsee mit dem Ferienpark „Center Parc“. In Gonneseiler besteht Übergang zur Nationalparkbahn. Den Verkehr könnte die „Rote Emma“ leisten.

Zur erfolgreichen Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs in der Nationalparkregion gehört auch ein gültiger Fahrschein für alle Angebote. Hierbei gibt es genügend Vorbilder, wie z.B. der Bayerische Wald mit dem GUTi (Gästedienst Umwelt-Ticket) und dem Bayerwald-Ticket.



Positivbeispiel: Sauschwänzlebahn

Durch den Naturpark Südschwarzwald führt die als Wutachtalbahn bekannte Bahnstrecke von Lauchringen an der Hochrheinbahn nach Hintschingen an der Schwarzwaldbahn.

Auf dem Mittelteil der Strecke von Zollhaus-Blumberg bis Weizen verkehrt seit 1977 die Sauschwänzlebahn, eine der ersten und ältesten Museumsbahnen Deutschlands. Sie erwies sich von Anfang an als außerordentlich erfolgreich und sogar kostendeckend.



Bild: wikipedia.de, Hansueli Krapf

Spektakuläre Streckenführung: Von Blumberg nach Weizen werden vier riesige Stahlbrücken überquert und Deutschlands einziger Kreiskehrtunnel durchfahren.

Heute verkehren die Züge von Mai bis Oktober an bis zu fünf Tagen pro Woche, meistens dampfbespannt. Der Verkehr läuft im Eigenbetrieb der Stadt Blumberg. Sieben Vollbeschäftigte sowie rund 20 haupt- und nebenberuflich Angestellte der

Stadt sorgen für einen reibungslosen Betriebsablauf. Der Besuchermagnet der Region befördert im Jahr ca. 120.000 Fahrgäste.

Trotz des Museumsbetriebes waren der nördliche und südliche Abschnitt der Wutachtalbahn lange Zeit ohne Verkehr. Erst der Erfolg der Museumsbahn und ein Umdenken in der Verkehrspolitik sorgten dafür, dass heute auf der gesamten Strecke wieder Verkehre stattfinden.

Der Nordabschnitt wurde in den regulären Taktverkehr integriert, der aufgrund der Streckenkapazität nicht immer bis Blumberg durchgebunden werden kann. Seit 2006 fährt aber der „Naturpark-Express“ über Gammertingen, Sigmaringen, Tuttlingen und Immendingen regelmässig bis Zollhaus-Blumberg. Die Fahrzeiten sind auf die Museumsbahn abgestimmt. Eingesetzt werden moderne Fahrzeuge der HZL. Die Züge verbinden den Naturpark „Obere Donau“ mit dem Wutachtal und der Museums-

bahn. Als Radwanderzüge zielen sie vor allem auf den touristischen Markt.



Moderner Nahverkehr dient als Zubringer für die Züge der Wutachtalbahn. Aufeinandertreffen im Bahnhof Weizen.

Auf dem Südabschnitt der Wutachtalbahn verkehrt seit 2003 an den Wochenenden der „Weizen-Pendel“ von Waldshut an der Hochrheinbahn nach Weizen, ebenfalls abgestimmt auf die Fahrzeiten der Sauschwänz-

lebahn. Diese Leistung wird von der Deutschen Bahn mit Dieseltriebwagen der Baureihe 641 erbracht. Seit 2013 verkehren auf der Strecke auch Schülerzüge.



Positivbeispiel: Ilztalbahn

Auch die Ilztalbahn im Bayerischen Wald entwickelt sich zu einer Erfolgsgeschichte. Die stillgelegte Strecke Passau-Freyung sollte zum Radweg umgebaut werden. Eisenbahnfreunden gelang es dies zu verhindern und einen Ausflugsverkehr einzurichten.

Der Verkehr auf der knapp 50 km langen Strecke wird mit geliehenen modernen Triebwagen von ehrenamtlichen Lokführern und Zugbegleitern erbracht.

Das Angebot ist abgestimmt mit dem Nationalpark Bayerischer Wald und wird im Jahr von über 40.000 Fahrgästen genutzt. Geschäfte und gastronomische Betriebe entlang der Strecke profitieren erheblich von den Fahrgästen, die ihnen die Ilztalbahn bringt und unterstützen die Verkehre.



Bild: Ilztalbahn GmbH

Umweltfreundlicher Nahverkehr im Nationalpark Bayerischer Wald

Zunächst als reiner Touristikverkehr gestartet, entwickelte sich das Angebot so gut, dass nun diskutiert wird, die Strecke Passau – Waldkirchen – Freyung wieder im regulären SPNV zu bedienen.



Bild: Ilztalbahn GmbH

**Anfangs belächelt, heute Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region:
Die Züge der Ilztalbahn**



Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.

Seit dem Jahre 2012 bemüht sich der Verein nun offiziell um den Erhalt der Eisenbahn in Hunsrück und Hochwald. Schon weit vorher wurden Konzepte zur Reaktivierung erarbeitet, auf die jetzt aufgebaut wird. Unser Antrieb ist eine tiefe Verbundenheit mit der Hunsrückbahn und der unbedingte Wille, diese zu erhalten. Zum Einen als touristische Attraktion, die einen echten Mehrwert für die gesamte Region bedeuten wird, zum Anderen aber auch als ein kulturhistorisches Denkmal und aus Respekt vor den damals erbrachten Leistungen.



**Zugpferd für die Nationalparkbahn?
Dampflokom 52 8147-2**

Erste Konzepte sahen eine zukünftige Nutzung als reine Museumseisenbahn vor. Durch die Gründung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald besteht nun die Möglichkeit, dieses Vorhaben zu erweitern und auf der Strecke wieder ein wirkliches Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen. Eine weitere Steigerung der Attraktivität dieses Angebots, sehen wir im Einsatz historischer Fahrzeuge. Soll der Gast im Rahmen seines Besuchs im Nationalpark auf das eigene Auto verzichten, so wird er eine Fahrt mit dem schnaubenden Dampfross dem Linienbus sicher vorziehen.

Das „Erlebnis Eisenbahn“ animiert zur Reise entlang des Nationalparks. Schon der Weg ist Teil des Ziels und verbindet kurzweilig und entspannend auch weiter auseinanderliegende Attraktionen.



Rottenkraftwagen 53 0132

Unsere aktive Arbeit besteht derzeit im Aufbau einer Infrastruktur im Bahnhof Morbach, die es überhaupt erst ermöglicht, auf Basis ehrenamtlicher Tätigkeit die bevorstehenden Arbeiten vernünftig und dauerhaft durchführen zu können. So gibt es mittlerweile einen Aufenthaltsraum mit Küche, ein Büro, Lagermöglichkeiten und einen Übernachtungsraum. Auch ein Rottenkraftwagen samt Anhänger konnte übernommen werden. In naher Zukunft werden weitere Fahrzeuge hinzu kommen. Auch stehen bereits „Schlüsselfiguren“ wie eine große Dampflokomotive zur Verfügung. Finanziert wird all das mittels einiger Sponsoren, die von dem Projekt so überzeugt sind, dass wir auch langfristig finanziell und materiell gut unterstützt werden.



Neuester Fahrzeugzugang: Köf 323 126-3



Vereinsheim in Morbach



Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.

Der Verein „Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.“ ist aus einer Initiative von Privatpersonen hervorgegangen, die sich für den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur im Hochwald und Hunsrück einsetzte. Bereits vor der Vereinsgründung reichte die Initiative Petitionen in Rheinland-Pfalz und im Saarland ein und widmete sich der Öffentlichkeitsarbeit. So wurden Zeitungsannoncen geschaltet, Interviews für Presse, Funk und Fernsehen gegeben und Vorträge gehalten.

Die Vereinsgründung erfolgte am 2. Mai 2015 um in der Öffentlichkeit, aber auch in Rathäusern und bei Behörden stärker wahrgenommen zu werden. Die bisherige Vereinsarbeit zielte hauptsächlich darauf ab, die landschaftlich sehr reizvolle Strecke wieder in den Fokus der Bürgerinnen und Bürger zu rücken. Ebenso wurden die Rathäuser der Anrainergemeinden besucht und das Gespräch mit Bürgermeister und Landräten gesucht. Dabei wurde eine Diskussion über die Zukunft der Strecke angestoßen. In weiteren Schritten soll es nun zunächst um die Trassensicherung gehen, um einen Rückbau der Trasse zu verhindern. Anschließend ist das Wiederherstellen eines betriebsbereiten Streckenzustandes angepeilt. Die Vorgehensweise ist dabei in Etappen geplant, Abschnitt für Abschnitt.



Imposantes Bauwerk: Hoxeler Viadukt

Imposantes Bauwerk: Hoxeler Viadukt

Die Vereinsgründung erfolgte am 2. Mai 2015 um in der Öffentlichkeit, aber auch in Rathäusern und bei Behörden stärker wahrgenommen zu werden. Die bisherige Vereinsarbeit zielte hauptsächlich darauf ab, die landschaftlich sehr reizvolle Strecke wieder in den Fokus der Bürgerinnen und Bürger zu rücken. Ebenso wurden die Rathäuser der Anrainergemeinden besucht und das Gespräch mit Bürgermeister und Landräten gesucht. Dabei wurde eine Diskussion über die Zukunft der Strecke angestoßen. In weiteren Schritten soll es nun zunächst um die Trassensicherung gehen, um einen Rückbau der Trasse zu verhindern. Anschließend ist das Wiederherstellen eines betriebsbereiten Streckenzustandes angepeilt. Die Vorgehensweise ist dabei in Etappen geplant, Abschnitt für Abschnitt.

Das große Ziel des Vereins ist die Erhaltung der 73 km langen Gesamtstrecke Türkismühle-Hermeskeil-Morbach-Büchenbeuren und die Einrichtung eines Ausflugsverkehrs zum Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Da viele Berufseisenbahner zu den Mitgliedern des Vereins zählen, wäre ein ehrenamtlicher Betrieb in der Saison von Mai bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen durchaus machbar und vom Verein zu leisten. Dabei



Moderne Eisenbahnfahrzeuge zur ökologischen Erschließung des Nationalparks

könnten geliehene moderne Fahrzeuge zum Einsatz kommen, was den Einsatz von historischem Material als zusätzliche Attraktion des Nationalparks Hunsrück-Hochwald natürlich nicht ausschließen soll. Der Verein sieht in der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus eine absolute Notwendigkeit, um dem Grundgedanken eines Nationalparks Rechnung zu tragen und den sanften Tourismus zu fördern.



Bis zur Stilllegung verkehrten immer wieder Sonderzüge auf der Strecke Morbach - Hermeskeil, die stets eine hohe Auslastung zu verzeichnen hatten.



Stimmen aus der Region



**Dr. Harald Egidi (Leiter
Nationalparkverwaltung):**

“Eine Reaktivierung der Bahnstrecke wäre eine willkommene Bereicherung für die Gesamtregion” (Zitat 2015)

Bild: mulewfr.de



**Günther Schartz, Landrat
(CDU, Landkreis Trier-Saarburg):**

Landrat Günther Schartz begrüßt ausdrücklich Überlegungen des Landes, die Hunsrückbahn mit Blick auf die überregionale Anbindung des Nationalparks zu erhalten. Der Kreis bietet dem Land seine Unterstützung bei der Umsetzung dieses Vorhabens an. Schon frühzeitig hat der Landrat darauf hingewiesen, dass sich die Hunsrückstrecke gut dafür eignet, den künftigen Nationalpark per Schiene anzubinden. Auch hofft er, dass so der Anschluss in Türkismühle erhalten bleibt. (Quelle: Amtsblatt Trier-Land)

Bild: Landkreis Trier-Saarburg



**Bettina Brück, MdL
(SPD, Wahlkreis Bernkastel-Kues / Morbach / Kirchberg/Hunsrück):**

“Ich stehe zum Erhalt der Bahnstrecke Hermeskeil-Thalfang-Morbach-Büchenbeuren.[...] Als echte Hunsrückerin hängt natürlich auch mein Herz an der Hunsrückbahnstrecke - aber alle Anstrengungen müssen auch finanziell vertretbar sein. [...] Den großen touristischen Aspekt der Hunsrückbahn zwischen Morbach-Thalfang und Hermeskeil haben die Kommunen entlang des genannten Streckenabschnitts, allen voran meine Heimat-Verbandsgemeinde Thalfang am Erbeskopf, schon seit Jahren vor Augen.” (Quelle: abgeordnetenwatch.de)

Bild: Sven Teschke



**Jutta Blatzheim-Roegler, MdL
(GRÜNE, Wahlkreis Bernkastel-Kues / Morbach / Kirchberg/Hunsrück):**

“Unser auch im Koalitionsvertrag mit dem Bekenntnis „Trassensicherung vor Entwidmung“ fixiertes Ziel ist, die noch bestehenden Strecken zu erhalten Selbstverständlich sehe ich gerade mit Blick auf den in Gründung stehenden Nationalpark Hunsrück-Hochwald eine besondere touristische Bedeutung für die Strecke. Das Interesse der kommunalen Gebietskörperschaften an diesen Projekten ist jedoch eine Grundvoraussetzung. An einem durchgehenden Erhalt der Hunsrückbahn ist mir sehr gelegen; hierbei ist aber auch das Engagement des benachbarten Saarlandes gefragt, das mit einem Teilstück der Strecke ebenso betroffen ist.” (Quelle: abgeordnetenwatch.de)

Bild: Sven Teschke



Stimmen aus der Region



Bild: Harald Krichel

Hans-Jürgen Noss, MdL (SPD, Wahlkreis Birkenfeld):

“Die von Ihnen aufgezeigte Streckenführung vom Bostalsee in den neuen Nationalpark bis Büchenbeuren hat natürlich einen ganz besonderen Reiz und könnte für die touristische Entwicklung der gesamten Region einen wichtigen Beitrag leisten. [...] Die zur Zeit für Reaktivierung von Bahnstrecken vorgesehenen Landesmittel sind streckenmäßig nicht gebunden. Es sollte klar sein, dass die Realisierung dieses Projektes zwar nicht von heute auf morgen möglich sein wird, es sollte aber dennoch unbedingt gemeinsam angegangen werden. Ich bin gerne bereit entsprechende Bemühungen zu unterstützen.” (Quelle: abgeordnetenwatch.de)



Bild: Stefan Kröger

Julia Klöckner, MdL (CDU-Fraktionsvorsitzende Landtag RLP):

“In der Tat halte ich das touristische Potential der Strecke für groß und den Betrieb einer entsprechenden historischen Bahn für reizvoll. [...] Die im Haushalt 2014/2015 veranschlagten Gelder beziehen sich nicht auf konkrete Projekte. Sie könnten also auch für eine Hunsrückbahn eingesetzt werden. [...] Dabei unterstütze ich Sie gerne.” (Quelle: abgeordnetenwatch.de)



Bild: Harald Krichel

Hans-Josef Bracht, MdL (CDU, Wahlkreis Rhein-Hunsrück):

“Deren [gemeint ist die Strecke Türkismühle - Hermeskeil - Morbach - Büchenbeuren] Wert für den Fremdenverkehr ist ganz sicher gegeben. [...] Es geht sicher nur darum, einen bewilligungsfähigen Antrag zu erstellen und dafür die nötigen kommunalen Beschlüsse zu bekommen.” (Quelle: abgeordnetenwatch.de)



Bild: Harald Krichel

Stephanie Nabinger, MdL (GRÜNE, Wahlkreis Konz / Saarburg):

“Ich teile Ihre Ansicht, dass die Reaktivierung der Hunsrückbahn ein wichtiges Vorhaben für die Region ist und unbedingt über den Hahn hinaus fortgeführt werden muss. Der Erfolg des Touristikbetriebs und die Nachfrage beim Güterverkehr bestätigen dies. Diese Ansicht teilen auch die an der Strecke liegenden Kommunen, welche große Anstrengungen zum Erhalt der Schieneninfrastruktur unternehmen.” (Quelle: abgeordnetenwatch.de)



Bild: Edelsteinstraße

Martin Schupp (Präsident Deutsche Edelsteinstraße e.V.):

“Die Deutsche Edelsteinstraße sieht in der Reaktivierung der Hunsrückbahn eine gute Möglichkeit, Nationalpark und die Deutsche Edelsteinstraße touristisch noch attraktiver zu machen. Die Deutsche Edelsteinstraße unterstützt ausdrücklich Bemühungen, die landschaftlich einmalige Zugstrecke zu erhalten und zum Laufen zu bringen.” (Zitat 2015)



Partner



Raphael Hofman Güterverkehr



www.freundeskreisnationalparkhunsrueck.de



Agentur für Vermögensberatung Dennis Heck



www.fillmann-bau.de



Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.



Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.



www.edelsteinstrasse.de



Wenn Sie unser Projekt als Partner unterstützen möchten, kontaktieren Sie uns!



Impressum

Herausgeber:

Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.

Morbach Bahnhof
Postfach 10 92
54497 Morbach

1. Vorsitzender:

Felix Jacob

f.jacob@historische-eisenbahn-hunsrueck.de

Tel.: 0160/90718003

www.historische-eisenbahn-hunsrueck.de

www.facebook.com/histebh

Entwickelt in Zusammenarbeit mit Pro Hochwald- und Hunsrückbahn e.V.

Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.

c/o Patrick Pandel
Siedlerstraße 15
55765 Birkenfeld

www.pro.hochwaldbahn.info

www.facebook.com/Pro.Hochwald.Hunsrueck.Bahn

Mitglied im:

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen

www.vdmt.de





Nationalparkbahn
Rheinland-Pfalz/Saarland



Historische Eisenbahn Hunsrück e.V.
Pro Hochwald- & Hunsrückbahn e.V.
www.nationalparkbahn-rlp-sal.de