

Mit Bahn und Bus nach Ringen: 100 Jahre Verspätung

Bahnstrecken wurden geplant und teilweise gebaut, aber nicht in Betrieb genommen - Heute fahren Bahnbusse

Volkhard Stern

Es ist manchmal kurios, wenn man die Verkehrsgeschichte im nördlichen Kreis Ahrweiler in einer Langzeitstudie betrachtet. So im Fall von Ringen, dem Verwaltungssitz in der 1974 gegründeten verbandsfreien Gemeinde Grafschaft, gelegen unmittelbar an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen. Ringens Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgte jahrhundertlang nur über die anfangs schlecht ausgebauten Landstraße von Rheinbach nach Bad Neuenahr/Ahrweiler (B 266, seit Eröffnung der Autobahnen A61/573, heute L 83) mit ihren engen Ortsdurchfahrten. In Ringen zweigt die Landstraße L 79 nach Remagen ab. Von Bedeutung war, dass Ringen quasi auf der Terrasse rund 100 Meter oberhalb des Ahrtals liegt. Entsprechend steil ist der Abstieg über Karweiler und Lantershofen ins Ahrtal hinab.

Anfang des 20. Jahrhunderts begann die zögerliche Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Ergänzung oder zur Ablösung der Postkutsche. Ringen, so eine Überlegung von 1899, sollte von einer hochmodernen Gleislosen Bahn der Firma Max Schiemann & Co. aus Wurzen (Sachsen) erschlossen werden. Gedacht war an einen gemischten Überlandbetrieb für Personen und Gütertransport von Neuenahr oder Ahrweiler über Hemessen, Ringen, Vettelhoven, Geldsorf, Altendorf, Ersdorf und Wormersdorf nach Rheinbach (rund 19 km). Die Pläne wurden zugunsten der Gleislosen Bahn in Ahrweiler verworfen.

Stattdessen sollten die Großmachtpläne des deutschen Kaiserreichs Ringen plötzlich an die Eisenbahn anbinden. Die Bahnstrecke von Liblar nach Rech war zunächst für Erztrans-

Die Rheinbacher Straße am Ortseingang von Ringen wurde von einer (nie genutzten) Eisenbahnbrücke der strategischen Bahnstrecke nach Rech im Ahrtal überquert. Die Aufnahme entstand im März 1945 beim Vormarsch gepanzerter amerikanischer Verbände in Richtung Rhein.



porte, dann in strategischer Funktion für den Nachschub an die Westfront gedacht, wo man dem „Erbfeind“ Frankreich begegnen wollte. Der Verlauf der Trasse führte unmittelbar über Ringen, das einen Bahnhof erhalten sollte. In Ringen teilte sich die großzügig und zweigleisig geplante Strecke. Zum einen begann hier der Abstieg ins Ahrtal, der eine aufwendige Führung mit Tunneln und Brücken erforderte. Ein Relikt ist heute noch der ehemalige Regierungsbunker am Silberberg in Ahrweiler, der die früheren und bereits fertig gestellten Bahntunnel seit 1962 mit einbezog.

Bahnhofstraße, aber keine Züge

Die andere Strecke sollte Ringen mit dem unteren Ahrtal, nach unterschiedlichen Entwürfen mit Einmündung entweder in Bad Bodendorf oder Sinzig, verbinden und an die dortigen Schienenstränge anschließen. Die Erdarbeiten begannen 1913 bzw. 1915, und bei Kriegsende 1918 war die Neubautrasse nach Rech und ein Teil der Zweigstrecke einschließlich der Hochbauten weitgehend fertiggestellt. In Ringen gab es bereits eine Bahnhofstraße, und das ist bis heute so geblieben.

Aber es kamen keine Züge, weder 1918 noch später. Die Rahmenbedingungen hatten sich geändert, Besatzungsmächte hatten ein gewichtiges Wort mitzureden, Finanzkrisen und die Frage der Wirtschaftlichkeit taten ein Übriges. Bis 1925/26 wurde noch eingeschränkt weiter gebaut, 1930 kam dann der endgültige Bau-stopp. 1942, während des Zweiten Weltkriegs, prüfte man die Wiederaufnahme der Arbeiten, doch dazu kam es nicht. Und so blieben in Ringen praktisch fertiggestellte Eisenbahntrassen und Bauwerke zurück, die man zum Teil noch heute als Teil einer gigantischen Fehlplanung bestaunen kann.

Klaus Kemp beschrieb in seinem Buch „Die Ahrtalbahnen“ (Freiburg, 1983) Lage und Bedeutung des beabsichtigten Bahnhofs Ringen: „Westlich des Ortes Ringen sollte dessen Bahnhof liegen. Dort schwenkt eine Zweiglinie ab, führte im Bogen nach Süden um den Ort herum, vollführte einen neuerlichen Bogen von 180 Grad an Bengen und Nierendorf vorbei nach Norden, wo sie plötzlich aufhört. Die Strecke

Ringens – Nierendorf war in Angriff genommen worden, bevor die endgültige Weiterführung nach Sinzig bzw. Bad Bodendorf festlag.“

Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsanbindung von Ringen fällt der häufige Wechsel des Verkehrsträgers bei den Buslinien



Die Rheinbacher Straße am Ortseingang von Ringen wurde am 1. Februar 1986 noch immer von der Eisenbahnbrücke überquert. Sie wurde im Laufe des Jahres 1986 gesprengt. Bemerkenswert ist auch der Hinweis auf die Bundesstraße 266 unter dem Ortsschild. Mit Eröffnung der Autobahnen A 61/573 wurde die B 266 zwischen Rheinbach und Bad Neuenahr zur Landstraße zurückgestuft.



Die gleiche Stelle heute (August 2018): Die Brücke ist verschwunden, das Ortsschild zurückverlegt, aber die Bahn ist 100 Jahre nach dem Bau der Eisenbahn in Form eines Bahnbusses endlich nach Ringen gekommen. Die Häuser im Hintergrund sind noch die gleichen wie auf dem Vergleichsfoto von 1986.

auf. Das liegt unter anderem an der Randlage Ringens an der Grenze von Rheinland-Pfalz zu Nordrhein-Westfalen mit grenzüberschreitender Linienführung von Ringen (Rheinland-Pfalz) nach Rheinbach (NRW).

Ein weiterer Grund bestand darin, dass der langjährige Verkehrsträger Bonner Verkehrsgesellschaft/Stadtwerke Bonn (SWB) bzw. deren Eigentümerin, die Stadt Bonn, nicht mehr gewillt war, das hohe Defizit der Fernlinien von Bonn ins Ahrtal aus ihrer Kasse zu bezahlen. Ähnlich im Fall der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), bis 1995 im Besitz des Bundes und seit 1996 gleichteilig in Trägerschaft der Verkehrsbetriebe bzw. Landkreise im Bereich des 1987 auf nordrhein-westfälischem Gebiet gegründeten Verkehrsverbunds Rhein-Sieg.

Bestellerprinzip beim ÖPNV

Der Verlust der Ahrstrecken der RVK bzw. deren Tochter RBR im Jahr 2000 war aber auch Folge einer verlorenen Ausschreibung, da die SZ-Gruppe als Eigentümerin der neu gegründeten Verkehrsbetriebe Eifel-Rhein Ahr GmbH (VREA) alles billiger machen wollte und in der Folge durch Qualitätsmängel auffiel. Das wiederum hatte zur Folge, dass die SWB 2006 indirekt an die Ahr zurückkehrten, in dem sie die Betriebsführung der VREA (später Transdev) und damit das Qualitätsmanagement übernahm.

Zu erwähnen ist hier das 1996 eingeführte Bestellerprinzip für Leistungen im ÖPNV, nach dem die Aufgabenträger Leistungen im Nahverkehr bei den Verkehrsunternehmen bestellen, und das natürlich zu möglichst günstigen Konditionen. Dieses Prinzip gab es zu Zeiten des langjährigen Verkehrsträgers Reichs- bzw. Bundespost noch nicht. Die Post hatte 1925 die ersten Linienbusse nach Ringen gebracht und holte sich um 1955 die Bahn als Mitbetreiber und Juniorpartner der Linie Sinzig – Ringen – Rheinbach ins Boot. In den Bonner Carthausfahrplänen der Sechzigerjahre blieb jedoch die Kennzeichnung als Postbuslinie bestehen.

Statt der Eisen- kam die Autobahn

Ein ganz neuer Verkehrsweg entstand Anfang der Siebzigerjahre mit der späteren Au-

tobahn A 61 von der holländischen Grenze bei Venlo bis zum Kreuz Hockenheim. Im Bereich von Meckenheim/Ringen verwendete man für die Autobahn längere Abschnitte der oben erwähnten strategischen Bahntrasse, quasi die zweite Umwidmung, denn bereits in den Dreißigerjahren wurde die leerstehende Bahnstrecke als „Radfernweg“ deklariert. Ab 1973 in Richtung Norden, zwei Jahre später auch in Richtung Süden, hatte Ringen nun statt der Eisen- die Autobahn vor der Tür. Mit weitreichenden Folgen, denn wenn man heute durch Ringen geht, ist der permanent gleichbleibende Lärmpegel der Autobahn unüberhörbar.

Seit 2018 verbesserter Taktverkehr

Zur Jahresmitte 2018 erhielt der Kreis Ahrweiler ein neues, stark verdichtetes Busnetz. Davon profitierte auch Ringen, mit neuen Linien und Verbindungen, deutlich verbessertem Taktverkehr und – nach entsprechender Ausschreibung – wiederum einem neuen Betreiber. Es ist ausgerechnet die Deutsche Bahn AG mit ihrer Tochter DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH. Damit kommt die Bahn in Form ihrer roten Bahnbusse nun doch noch nach Ringen, quasi mit rund 100 Jahren Verspätung nach der gescheiterten Inbetriebnahme der strategischen Bahn Liblar – Ringen – Rech. Immerhin gibt es jetzt sogar einen Expressbus zum S-Bahnhof Meckenheim mit Anschluss nach Bonn.

Geschuldet ist dies der Ur-Bonner Firma HARIBO, die sich im September 2013 entschied, ihren Standort mit einem riesigen Logistikzentrum in den neuen Gewerbepark in Ringen zu verlegen. Ringen bzw. die Gemeinde Grafschaft erhielt dadurch nicht nur einen gewaltigen Zustrom an Investitionen und Arbeitsplätzen, sondern auch einen unübersehbaren Gebäudekomplex mit 40 Meter Höhe und jeweils 200 Meter Länge und Breite, der den alten Ortskern von Ringen in den Schatten stellt. Für Ringen und speziell die Mitarbeiter von HARIBO (sofern diese nicht aus Bonn mit dem Auto anreisen) hat das am 2. Mai 2018 eröffnete neue Werk völlig neue ÖPNV-Anbindungen mit sich gebracht.