



BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Lorenweg 48 53347 Alfter

Zweckverband
Nahverkehr Rheinland GmbH
Herrn Dr. Norbert Reinkober
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln

**Bündnis 90 / Die Grünen
Ratsfraktion Alfter**

Michael Schroerlücke

Lorenweg 48
53347 Alfter

Telefon: 0228 / 6 44 06 80
Telefax: 0228 / 7 48 16 09

23.05.2011

Strecke Bonn - Euskirchen zukunftssicher ausbauen

Sehr geehrter Herr Dr. Reinkober,

bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans SPNV halten wir es für notwendig, folgende Optionen für einen zukunftssicheren Ausbau der Strecke Bonn - Euskirchen zu prüfen und als Maßnahme in den Nahverkehrsplan SPNV aufzunehmen:

1. Elektrifizierung der Strecke
2. Ausbau des eingleisigen Abschnitts zwischen Witterschlick und Kottenforst
3. Bau eines Haltepunktes in Volmershoven.

Begründung zu 1.:

Bei der Ausschreibung der Strecken des Kölner Dieselnetzes kam es zu Problemen, weil keiner der Bewerber ein wirtschaftliches Angebot abgegeben hat.

Dies kann -neben verschiedenen anderen Faktoren - auch daran liegen, dass für die Strecke geeignete Dieselfahrzeuge mit entsprechenden Beschleunigungsvermögen schwer zu beschaffen und auch deutlich teurer sind als herkömmliche Dieselfahrzeuge.

Der Einsatz herkömmlicher Dieselfahrzeuge ist jedoch im Hinblick auf die geringen Abstände zwischen den Haltepunkten und den Fahrplanvorgaben nicht möglich.

Es stellt sich also die Frage, ob es mittelfristig nicht günstiger ist, die Strecke zu elektrifizieren und statt der teureren Spezialfahrzeuge (es kommen wohl nur diesel-elektrische Fahrzeuge in Frage) Elektrotriebwagen quasi „von der Stange“ zu kaufen.

Neben dem möglichen wirtschaftlichen Vorteil wären auch Umweltaspekte zu berücksichtigen.

Während man im PKW-Bereich erhebliche Summen in die Entwicklung von Elektroautos steckt, um Mobilität umweltfreundlicher zu machen, wird auf die technisch ausgereifte Methode der Elektrifizierung einer dicht befahrenen Bahnstrecke verzichtet.

Dieseltriebwagen verbrauchen Dieselkraftstoff in erheblichen Mengen und haben einen entsprechenden Co₂ Ausstoß. Bei den zur Zeit eingesetzten Talent - Triebwagen ist zudem ein erheblicher Rußausstoß zu beobachten.

Wie der Tabelle unten zu entnehmen ist, werden auf der Strecke Bonn - Euskirchen jährlich 900000 km zurückgelegt.

Tage	Anzahl Fahrten pro Richtung	Anzahl Fahrten pro Tag	Gesamtzahl Fahrten bezogen auf die jeweiligen Tage	Kilometer pro Fahrt	Kilometer Gesamt bezogen auf die jeweiligen Tage	Gesamtkilometer pro Jahr
Mo - Fr	253 (261 - 8)	70	17710	34,2	605682	
Mo - Fr	253	20	5060	22	111320	
Samstag	52	62	3224	34,2	110260	
Sonntag	52	30	1560	34,2	53352	
Feiertage	8	30	240	34,2	8208	
						888822

Nach Aussage von Fachleuten fährt ist Elektrotriebwagen bei vergleichbarem Platzangebot in der Anschaffung und im Unterhalt billiger, als ein Dieseltriebwagen. Die Differenz wird mit 1,20 € pro Kilometer angegeben, die jetzigen Dieselpreise vorausgesetzt. Da in Zukunft zumindest in Doppeltraktion gefahren wird, ist der Betrieb mit Elektrotriebwagen also pro Kilometer um mindestens 2,40 € billiger. Kommen Dreifach-Traktionen zum Einsatz erhöht sich der Betrag auf 3,60 €. Dies entspräche einem Einsparvolumen von 2.133.173 € pro Jahr bei Doppeltraktion.

Von einer Berechnung der Kosten für eine Elektrifizierung der Strecken Bonn - Euskirchen ist mir bislang nichts bekannt. Es wäre meines Erachtens in Anbetracht der möglichen Einsparungen beim Betrieb und der möglicherweise höheren Bewerberzahl bei Ausschreibungen angebracht, die Kosten einer Elektrifizierung der Strecke - ggf. auch weiterer Strecken des Dieselnetzes - zu berechnen und ggf. die Elektrifizierung der Strecke(n) als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Begründung zu 2.:

In diesem Winter wird es wieder besonders deutlich: Verspätungen im Bahnverkehr auf der Strecke Bonn - Euskirchen kommen immer noch zu häufig vor.

Die Ursachen der Verspätungen sind vielfältig, ihre Auswirkungen auf das Fahrplangefüge über mehrere Stunden hat jedoch nur einen Grund: den eingleisigen Abschnitt zwischen Witterschlick und Kottenforst.

Daher war ursprünglich geplant, auch diesen Abschnitt zweigleisig auszubauen.

Zwischen Witterschlick und Volmershoven befindet sich jedoch ein aufgrund der Topographie problematischer Streckenabschnitt, bei dem der Gleiskörper unmittelbar an einem Hang, der aus einer tonhaltigen Erde besteht, verläuft. Um den Gleiskörper vor einem Hangrutsch zu schützen wurde eine Stützmauer angelegt. Wie uns von Kennern der Problematik berichtet wurde, würde ein Ausbau der Strecke und die damit verbundenen Erschütterungen dazu führen, dass die Tonmasse

des Hanges aufweicht und ein Hangrutsch sehr wahrscheinlich wird. Daher sei es erforderlich, den Hang durch den Neubau einer Stützmauer vor dem endgültigen Ausbau der Strecke zu sichern. Vor dieser Maßnahme, deren Baukosten noch nicht genau berechnet wurden, hat man sich gescheut. Statt dessen wird die Strecke jetzt bis 2013 so ausgebaut, dass trotz der neuen Haltepunkte Impekoven, Helmholzstraße und Am Probsthof die Fahrzeit sich nur in geringem Umfang verlängert. Erreicht wird das zum Beispiel durch Beschleunigungsmaßnahmen in Bereich des Güterbahnhofs in Bonn.

Dennoch: Mit Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte sind die Fahrzeiten für den 15 - Minuten - Takt „auf Kante genäht“. Verspätungen können nicht mehr aufgeholt werden, schlimmer noch: bedingt durch den eingleisigen Abschnitt werden sie an die nachfolgenden Züge weitergereicht. Um einen zuverlässigen und pünktlichen Betrieb auf der Strecke fahren zu können ist der zweigleisige Ausbau auch zwischen Witterschlick und Kottenforst unumgänglich.

Außerdem darf durchaus bezweifelt werden, dass die vorhandene Stützmauer den Belastungen auf Dauer standhält. Es ist früher oder später unumgänglich, die Mauer durch eine neue Absicherung des Hanges zu ersetzen. Im Rahmen dieser Maßnahme macht dann auch ein zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Sinn. Er soll daher nach Meinung der Älteren Grünen in den Nahverkehrsplan für den SPNV im Zweckverband NVR aufgenommen werden.

Begründung zu 3.:

Der seit mittlerweile Jahrzehnten geforderte Haltepunkt in Volmershoven läge auf dem zweigleisigen Abschnitt zwischen Witterschlick und Kottenforst, der unserer Meinung nach zweigleisig ausgebaut werden soll. Es macht meiner Meinung nach Sinn, diesen Haltepunkt im Rahmen der Ausbaumaßnahmen mit zu planen und zu bauen. Er war „im weiteren Bedarf“ vorgemerkt und kann im Rahmen der Gesamtmaßnahme „zweigleisiger Ausbau“ kostengünstiger mitgebaut werden, zumal Planungskosten ohnehin entstehen. Es wäre nach meiner Ansicht jedenfalls kurzfristig, beim zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Witterschlick und Kottenforst auf die Planung eines Haltepunkts in Volmershoven zu verzichten, um ihn später mit hohen Planungs- und Umbaukosten einzurichten.

Mit freundlichen Grüßen

