

An den  
Bürgermeister  
der Gemeinde Alfter  
Dr. Rolf Schumacher

**Bündnis 90 / Die Grünen  
Ratsfraktion Alfter**

**Michael Schroerlücke**

Lorenweg 48  
53347 Alfter

Telefon: 0228 / 6 44 06 80  
Telefax: 0228 / 7 48 16 09  
Mobil: 0151 / 40534065

18.1.20150  
3.05.2015

Antrag zur Sitzung des Rates am 26.2.2015:  
Strecke Bonn - Euskirchen zügig elektrifizieren

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Gemeinde Alfter stellt folgenden Antrag  
in der Sitzung des Rates am 26.2.2015:

Der Rat der Gemeinde Alfter stellt fest:

Die Voreifelbahn (S 23) wäre eigentlich eine verkehrspolitische Erfolgsgeschichte. Nachdem in den 70er Jahren sogar eine Stilllegung diskutiert wurde, verkehren heute zur Hauptverkehrszeit fahrplanmäßig vier Züge pro Stunde auf der Strecke bis Bonn Hbf. Die S 23 ist von elementarer Bedeutung für tausende Pendler zwischen den Städten und Gemeinden der Region.

Der in den letzten Jahren erfolgte Ausbau hat die Anbindung der Menschen im Umfeld der Strecke an den Öffentlichen Nahverkehr deutlich verbessert. Doch mit Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte zeigen sich - nach Jahren der Beeinträchtigungen durch Stellwerksarbeiten und Umbaumaßnahmen - erhebliche Probleme im Betriebsablauf. Dies gefährdet die Attraktivität der gesamten Bahnstrecke und führt potenziell dazu, dass mehr Menschen dem ÖPNV den Rücken kehren. Dies wäre angesichts der Verkehrssituation in der Region Bonn/Rhein-Sieg fatal. Zuständig für die Organisation des SPNV in unserer Region ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland.

Wesentliche Ziele des NVR sind:

- im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein leistungsfähiges und kundenorientiertes Angebot bereitzustellen und
- die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch die Investitionsförderung bedarfsgerecht zu verbessern.

**In diesem Sinne wendet sich die Gemeinde Alfter an den Zweckverband Nahverkehr Rheinland mit der Forderung, alles zu unternehmen, um möglichst zeitnah eine Elektrifizierung der Strecken Bonn – Euskirchen zu gewährleisten. Der Rat der Gemeinde Alfter fordert, sofort alle notwendigen Vorbereitungen für Planung und Umsetzung einer Elektrifizierung der Voreifelbahn zwischen Bonn und Euskirchen durchzuführen. Der NVR wird aufgefordert, dies als prioritäre Maßnahme zu übernehmen. Die Verwaltung wird gebeten, NVR und DB AG über diesen Beschluss zu unterrichten. Die Vertreterinnen und Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises in den Gremien des NVR werden gebeten, im Sinne dieses Beschlusses tätig zu werden.**

Gründe, die generell für eine Elektrifizierung sprechen, sind:

1. Elektrotriebwagen sind bei vergleichbarem Platzangebot in der Anschaffung und im Unterhalt billiger, als Dieseltriebwagen.
2. Elektrotriebwagen haben ein höheres Beschleunigungsvermögen.
3. Elektrotriebwagen sind leiser.
4. Elektrotriebwagen sind umweltfreundlich, weil kein Dieselkraftstoff verbraucht wird und die Umwelt nicht durch Abgase belastet wird.

Diese wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile alleine sprechen alleine schon für eine Elektrifizierung der Strecke, auf der jährlich etwa 900000 km zurückgelegt werden.

Hinsichtlich der Strecke Bonn – Euskirchen gibt es jedoch noch weitere – ganz wesentliche – Gründe für eine Elektrifizierung:

Für die Strecke Bonn – Euskirchen geeignete Dieselfahrzeuge mit entsprechenden Beschleunigungsvermögen sind schwer zu beschaffen und dadurch teurer als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Bei der Ausschreibung der Strecken des Kölner Dieselnetzes kam es unter anderem deshalb zu Problemen, weil zunächst keiner der Bewerber ein wirtschaftliches Angebot abgegeben hat. Die dann erfolgte weitere Ausschreibung führte zu einem unbefriedigenden Ergebnis:

Die neuen Triebwagen LINT können, wie sich im Sommer 2014 bei Einsätzen im Personenverkehr gezeigt hat, die Fahrzeiten des Ausschreibungsfahrplans nicht einhalten. Zu wenige Türen und zu lange Öffnungs- und Schließzeiten der Türen tragen zu erheblich verlängerten Fahrgastwechselzeiten bei, genauso wie der nicht ebene Fußboden bzw. die Treppen und die enge Sitzanordnung, die den Fahrgastfluss im Zug behindert. Die Fahrzeitverluste sind nicht aufholbar, weil der LINT langsamer beschleunigt als der Talent und gleichzeitig die gegenüber dem Talent höhere Endgeschwindigkeit von 140 Km/h auf der Strecke gar nicht ausgefahren werden kann.

Folglich musste man unter Verzicht auf die Vorteile des Ausschreibungsfahrplans einen modifizierten Fahrplan mit längeren Wendezeiten entwerfen und zum Fahrplanwechsel mit Einsatz der LINT-Züge umsetzen. Dieser Fahrplan hat Nachteile für die Fahrgäste, weil sich die Fahrzeit zwischen Bonn und Euskirchen um ca. 10 % verlängert und zusätzlich in der Hauptverkehrszeit kein reiner 15-Minuten Takt mehr gefahren werden kann, sondern nur ein 17/13 - Minuten - Takt.

Der Ersatzfahrplan hat Nachteile auch für den Betreiber, weil aufgrund längerer Fahr- und Wendezeiten ein Zug mehr eingesetzt werden muss, was zu erhöhten Kosten führt. Gleichzeitig sinkt die ohnehin knapp bemessene Zahl der Ersatzfahrzeuge.

Trotz des veränderten Fahrplans mit verlängerten Wendezeiten in der Normal- und Schwachlastzeit werden die Fahrzeiten nicht eingehalten. Es werden fast ständig zumindest Verspätungen von ca. 5 Minuten eingefahren. Dies ist in der Normal und Schwachlastzeit zur Not verkraftbar, jedoch nicht in der Hauptverkehrszeit: dann beträgt die Wendezeit in Bonn Hbf. wie gehabt und unabänderbar (es steht nur ein Gleis zur Verfügung) 6 Minuten, so dass Verspätungen wieder in die Gegenrichtung mitgeschleppt werden. Dies ist auch mit schöner Regelmäßigkeit der Fall.

Insgesamt muss davon ausgegangen werden, dass mit dem jetzigen Wagenmaterial unter den vorgegebenen Strecken- und Fahrplanbedingungen kein zuverlässiges Angebot gefahren werden kann, selbst nicht zu den im Vergleich zum Ausschreibungsfahrplan verschlechterten Bedingungen des Ersatzfahrplans. Das heißt, dass die im Bahnverkehr übliche Betriebsqualität und -stabilität nicht mehr gegeben ist und aufgrund der oben aufgeführten Gründe auch nicht erreicht werden kann!

Dieser Zustand ist für die Fahrgäste nicht zumutbar. Es ist völlig klar, dass dies nicht 20 Jahre so bleiben kann, sondern zeitnah eine Lösung gefunden werden muss!

Ein für die Strecke geeignetes Dieselfahrzeug ist auf dem Markt nicht erhältlich und wäre, wenn es angeschafft würde, eine sehr teure Spezialanfertigung. Die möglichst zügige Elektrifizierung der Strecke böte jedoch die Chance, mit den schnelleren Elektrotriebwagen, die es in zahlreichen Varianten auf dem Markt gibt, wie im Ausschreibungsfahrplan vorgesehen zu fahren. Neben dem Vorteil der kürzeren Fahrzeit für die Fahrgäste wäre also auch eine Einsparung beim Fahrzeugeinsatz möglich, weil die oben beschriebene Notwendigkeit zum Fahrzeugmehreinsatz entfällt.

Die Elektrifizierung aller Strecken des sogenannten Kölner Dieselnetzes wurde als Bestandteil des Maßnahmenpaketes zum Knoten Köln gutachterlich untersucht. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass eine Elektrifizierung neben ihren ökologischen Vorteilen u.a. zu einer größeren betrieblichen Flexibilität, Kostenersparnissen bei Ausschreibungsverfahren und höherer Betriebsqualität führt. Andererseits wurde der Betrieb des Dieselnetzes für 20 Jahre an die DB vergeben. Im Hinblick auf die Erfordernisse und die Ergebnisse der Gutachter wäre jedoch eine deutlich schnellere Umstellung auf Elektrobetrieb erforderlich. Dies ist aufgrund bestehender Verträge und der angespannten Finanzsituation nicht einfach. Es muss jedoch dringend etwas getan werden, um nach erfolgtem Ausbau der Strecke den Fahrgästen endlich die versprochenen Verbesserungen in zuverlässiger Betriebsqualität zukommen zu lassen.