



Fraktion B'90/Die Grünen Meckenheim

Tobias Hasenberg

Co-Vorsitzender

Paul-Klee-Straße 5a

53340 Meckenheim

Handy: 0176/52517649

An
Herrn Bürgermeister Bert Spilles
Stadt Meckenheim
Bahnhofstraße 22
53340 Meckenheim

03.03.2015

Betreff: Sitzung des Stadtrates am 18. März

Sehr geehrter Herr Spilles,

die Fraktion B'90/Die Grünen bittet darum, für die nächste Sitzung des Stadtrates am 18. März folgenden Antrag zum Thema „**Bahnstrecke Bonn-Euskirchen zügig elektrifizieren**“ auf die Tagesordnung zu setzen:

Der Rat der Stadt Meckenheim fordert, sofort alle notwendigen Vorbereitungen für die Planung und Umsetzung der Elektrifizierung der Voreifelbahn (S 23) zwischen Bonn und Euskirchen durchzuführen. Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) wird aufgefordert, dies als prioritäre Maßnahme zu übernehmen. Die Verwaltung wird gebeten, NVR und DB Regio AG über diesen Beschluss zu unterrichten. Die Vertreter*innen des Rhein-Sieg-Kreises in den Gremien des NVR werden gebeten, sich weiter im Sinne dieses Beschlusses zu engagieren.

Begründung:¹

Die Voreifelbahn wäre eigentlich eine verkehrspolitische Erfolgsgeschichte. Nachdem in den 1970er Jahren sogar eine Stilllegung diskutiert wurde, verkehren heute zur Hauptverkehrszeit fahrplanmäßig vier Züge pro Stunde auf der Strecke von/bis Bonn Hbf. Die S 23 ist von elementarer Bedeutung für tausende Pendler aus 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

¹ Antrag und Begründung basieren im Wortlaut weitgehend auf einem Antrag der Grünen Alfter, der dort im Rat vom verkehrspolitischen Experten der Kreisgrünen eingebracht wurde. Die Textvorlage wurde allen linksrheinischen grünen Fraktionen zur Verfügung gestellt, um eine konzertierte, entsprechend wirkmächtige Forderung der linksrheinischen Stadt- und Gemeinderäte nach einer Elektrifizierung der Bahnstrecke zu ermöglichen.

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. Zu dessen wesentlichen Zielen zählt es,

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

In diesem Sinne gilt es den NVR dazu aufzufordern, alles für eine baldmögliche Elektrifizierung der Strecke Bonn – Euskirchen zu unternehmen.

Generell sprechen folgende wirtschaftlichen und ökologischen Gründe für eine Elektrifizierung:

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

Darüber hinaus sprechen folgende weiteren, wesentlichen Gründe für eine Elektrifizierung speziell der Strecke Bonn – Euskirchen:

- Für diese Strecke geeignete Dieselfahrzeuge mit entsprechenden Beschleunigungsvermögen sind schwer zu beschaffen und entsprechend teurer als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Bei der Ausschreibung der Strecken des Kölner Dieselnetzes kam es u. a. deshalb zu Problemen, weil zunächst kein 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.
 - Besagter 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. Dies ist in der

Normal- und Schwachlastzeit zur Not verkraftbar, jedoch nicht in der Hauptverkehrszeit.

- 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.

Der von Betroffenen geforderte Einsatz sog. „Sprinter-Züge“, der nur einen geringen Zeitgewinn von etwa 5 Minuten erzielen könnte, ließe sich allein durch Umwidmung eines Zuges des regulären Taktes des Ersatzfahrplans realisieren. Zudem würde ein solcher „Sprinter“ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht beide Meckenheimer Haltepunkte anfahren. Entsprechend brächte dies für die Meckenheimer Pendler*innen nur zusätzliche Nachteile.

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 führen würde. Dem steht entgegen, dass der Betrieb des Dieselnetzes für 20 Jahre an die DB vergeben wurde. 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.

Vielen Dank im Voraus.
Mit freundlichen Grüßen
Tobias Hasenberg

Die handschriftlich unterschriebene Version des Antrags liegt der Stadtverwaltung vor.