



offene Liste
Ratsfraktion
Eiland 10
42651 Solingen
T 0212-200740
F 0212-12404
E fraktion@gruene-solingen.de

B. 90/Die Grünen-offene Liste, Eiland 10, 42651 Solingen

An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität
Herrn Bernd Krebs

Herrn Dezernenten Hoferichter zur Kenntnis

Solingen, den 10. September 2018

Antrag zur nächsten Sitzung des ASUKM am 24. September 2018

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Solingen Hbf – Remscheid Hbf – Wuppertal-Oberbarmen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

namens der Ratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen-offene Liste stellen wir nachstehenden Antrag zur o.g. Ausschusssitzung:

Der ASUKM beauftragt den Oberbürgermeister (und die Solinger VertreterInnen in überörtlichen Gremien, wie dem VRR, der BSW etc.), sich bei den zuständigen Stellen des Bundes, des Landes, der Verkehrsverbünde und der Verkehrsunternehmen dafür einzusetzen, die An- und Einbindungen von Solingen in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch eine baldmögliche Elektrifizierung der obigen Eisenbahnstrecke zu verbessern.

Um die Realisierung zu erleichtern, wird vorgeschlagen zu prüfen,

1. ob die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Solingen-Remscheid-Wuppertal auch in Form einer Teilelektrifizierung (z.B. unter Aussparung des Streckenabschnitts Solingen-Mitte – Remscheid Hbf und/oder der Müngstener Brücke) sinnvoll und möglich wäre und welche – batterieelektrisch betriebenen – Fahrzeuge hierzu zur Verfügung stehen könnten, und
2. ob die Elektrifizierung der Müngstener Brücke durch eine seitliche Stromschiene, wie sie z.B. bei den S-Bahn-Netzen von Berlin und Hamburg Verwendung findet, machbar und mit wirtschaftlichen sowie auch ökologischen (z.B. geringere Eingriffe in die Landschaft) Vorteilen verbunden wäre.

Eine baldige Prüfung dieser Frage in Zusammenarbeit mit den Finanzierern und Anbietern des SPNV erscheint notwendig, um die Beschaffung von Fahrzeugen auf die Nutzung eines derartigen Stromversorgungssystems auszurichten. In die Prüfung sollte einbezogen werden, welche auf dem Markt vorhandene bzw. geeignete batteriebetriebene Schienenfahrzeuge (ähnlich dem BOB für O-Buse) oder vergleichbare Betriebskonzepte (Einsatz von Super-CAPS z.B.) angeboten werden, die einen elektrischen Betrieb der in Betreff genannten Eisenbahnstrecke ohne Voll-Elektrifizierung der Strecke selbst ermöglichen würde.

Begründung:

Verweis auf die angehängten Erläuterungen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dietmar Gaida
Verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher

Anlagen:

1. Erläuterungen
2. Auszug aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode
3. Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben
4. VRR-Nahverkehrsplan 2017
5. Ein starker Zug wird jetzt noch stärker

Erläuterungen:

1. Um die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Bergischen Städtedreieck zu erhöhen, müssen mehr umstiegsfreie Zugverbindungen von und nach Solingen und Remscheid in das Umland (insbesondere Düsseldorf) angeboten werden.

Es ist offensichtlich, dass viele Berufspendler und –pendlerinnen, die die Eisenbahnverbindungen zum Hauptbahnhof (Hbf) Solingen nutzen, Solingen-Ohligs nicht zum Ziel haben, sondern den Hbf zum Umstieg nutzen. Umstiege erschweren die Eisenbahnnutzung und damit die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) insgesamt. Sie kosten Zeit, insbesondere bei Verspätungen verlängern sie die Reisezeit. Sie sind unbequem und bei schlechter Witterung unangenehm.

2. Die S 1 hat sich in der Vergangenheit u.a. aufgrund des langen Laufs von Dortmund bis Solingen mit vielen Haltestellen und gemeinsamer Trassennutzung mit anderen Linien als anfällig für Verspätungen und Zugausfälle gezeigt. Jetzt wird darauf reagiert, und es soll eine Teilung der Strecke in Duisburg erfolgen.

Diese bietet die Möglichkeit, die schon länger erhobene Forderung auf enge Verzahnung der Linien S 1 und S 7 (Solingen-Remscheid-Wuppertal) in Angriff zu nehmen. Bisher gibt es schon den Einsatz von Verstärkerzügen in der Hauptverkehrszeit. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) plant, diese durch eine regelmäßige Fortführung der S 7 über Solingen HBF hinaus bis Düsseldorf Wehrhahn zu ersetzen. Dies reicht unserer Meinung nach nicht aus. Das Platzangebot in einem Zug der Bauart, wie er bisher auf der Linie S 7 eingesetzt wird, ist weit geringer als in dem, der die S 1 befährt. Bereits jetzt ist regelmäßig zu beobachten, dass UmsteigerInnen aus Richtung Düsseldorf und Köln am Solinger Hauptbahnhof in die S 7 Richtung Remscheid keinen Sitzplatz erhalten (von der Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fahrrädern ganz zu schweigen). Würde ein attraktives Platzangebot mindestens auf dem bisherigen Niveau vorgehalten, müssten deutlich mehr Züge mit Verbrennungsmotoren, ggf. auch in Doppeltraktion, eingesetzt werden. Dies führt aber auch zu einer erhöhten Belastung der Luft mit Schadstoffen entlang der Eisenbahnstrecke und zu einem erhöhten CO₂-Ausstoß.

Zudem ist es Fahrgastunfreundlich, wenn nur einzelne Zugverbindungen (z.B. einmal je Stunde) über Solingen Hauptbahnhof Richtung Düsseldorf fortgeführt werden und dabei die Haltepunkte Solingen Vogelpark oder Hilden Süd sehr wahrscheinlich gar nicht mehr angefahren werden). Entsprechende Vorschläge sind mit großer Skepsis zu versehen. Einfacher und verlässlicher wäre es, wenn jede Verbindung durchgebunden werden könnte, in dem die Bahnlinien von S 1 und S 7 nahtlos zusammengefasst würden und generell von Duisburg über Düsseldorf, Hilden, Solingen, Remscheid nach Wuppertal führen und unterwegs auch an allen kleineren Haltepunkte Halt machen.

3. Nicht nur beim Kraftfahrzeugverkehr, sondern auch bei anderen Verkehrsträgern gibt es Einsparpotenziale bei CO₂-Ausstoß und Luftschadstoffen. So sind auch in NRW zahlreiche Bahnstrecken noch nicht elektrifiziert (in Deutschland sind es rund 40% des Streckennetzes, wobei 90% aller nicht elektrifizierten Strecken kürzer als 70 km sind).

Auch die Städte des Bergischen Landes leiden unter einem zu hohen Schadstoffmix. Mit einer Elektrifizierung der sie verbindenden Eisenbahnstrecke (Länge: 36 km) würde auch sie ihren Beitrag zur Stickoxid- und CO₂-Minderung beisteuern. Und sie würde neben den Umwelt- und Klimaschutzaspekten auch wesentlich zur Lärminderung, Qualitäts- und Leistungssteigerung sowie zur Akzeptanz des ÖPNV beitragen. Elektromotoren sind deutlich leiser und leitungsfähiger, benötigen weniger Wartungskosten und können dadurch Fahrzeiten verringern sowie die Streckenauslastung verbessern. Und dies wiederum kann sich auch auf die Pünktlichkeit des Gesamtsystems auswirken.

Die Klagenstadt fördert die Nutzung des ÖPNV aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung. Ein ÖPNV ist jedoch nur dann attraktiv, wenn er das Reiseziel bequem und mit akzeptablem zeitlichem Aufwand erreichen lässt.

4. Für die Attraktivität einer Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort ist die verkehrliche Anbindung mittels ÖPNV und SPNV an das Umland von ausschlaggebender Bedeutung.

Der Schwerpunkt des Investitionsgeschehens rund um den SPNV in NRW liegt derzeit beim RRX-Express. Von diesem Zugsystem wird die Klagenstadt aber nicht erfasst. Während in Solingen im Wesentlichen seit der Regionale 2006 nur wenige Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten durchgeführt wurden, werden in anderen Regionen entscheidende Verbesserungen des Zugangebots vorbereitet, z.B. auch bei den S-Bahnen rund um Köln. Solingen und das Bergische Land fallen hier im Vergleich zurück.

Außerdem drohen für 2019/2020 neben Einschränkungen bei der Anbindung an das IC/ICE-Netz auch Einschränkungen bei der Pünktlichkeit des SPNV, wenn auf der Verbindung Köln – Solingen – Wuppertal – Hagen ein ICE-Sprinter eingesetzt werden soll, der - um seinen Takt einzuhalten - Nahverkehrsverbindungen überholen oder gar zu Pausen zwingen müsste.

Das Bergische Städtedreieck stellt einen Ballungsraum mit weit über 600.000 EinwohnerInnen dar, der entsprechend seiner Größe in allen seinen Teilen attraktiver Eisenbahnverbindungen bedarf. Ein Blick auf städtische Verdichtungsräume ähnlicher Größe und Ordnungen in NRW und anderen Bundesländern zeigt, dass der Bevölkerung dort in der Regel bessere Angebote gemacht werden.

5. Ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des Angebots wäre perspektivisch das Verknüpfen der verschiedenen, das Bergische Land berührenden Nahverkehrs-Eisenbahnlinien, um zusätzliche Direktverbindungen zu schaffen, z.B. auf der Verkehrsbeziehung Köln – Leverkusen-Opladen – Solingen – Remscheid – Wuppertal-Oberbarmen – Hagen – Dortmund.

Eine stärkere Verknüpfung der Städte Remscheid und Solingen mit dem Zugangebot auf den anderen Strecken der Region ist nur möglich, wenn überall elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden. Es ist kaum vorstellbar, dass die Auftraggeber des SPNV in NRW die Nutzung von Eisenbahnfahrzeugen mit Vergaserantrieb ausweiten und ggf. für bisher elektrisch betriebene Strecken wieder Züge mit Verbrennungsmotoren bestellen.

Die Bahnbetreiber in NRW sehen derzeit keine Möglichkeit, eine zusätzliche regelmäßige durchgehende Zugverbindung von Remscheid über Solingen HBF nach Köln anzubieten. Hierfür gilt es daher, die zusätzlichen technischen und längerfristigen Voraussetzungen zu schaffen und entsprechende Investitionen (z.B. zusätzliche Gleise sowie verbesserte Signaltechnik) gutachterlich zu bewerten, zu überprüfen sowie diese einzuplanen. Wir sehen generell einen steigenden Bedarf für eine direkte Zugverbindung zwischen den zentralen und östlichen Stadtteilen Solingens und der gesamten Stadt Remscheid in den Raum Leverkusen und Köln. Unabhängig davon ist natürlich auch die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes im Bereich Landwehr/Wiescheid zu überprüfen und vorzubereiten.

6. Im VRR-Nahverkehrsplan 2017 (NVP) werden an einigen Stellen Aussagen in Bezug auf den SPNV und die Elektrifizierung in und um Solingen gemacht.

Zur Strecke Solingen – Remscheid – Wuppertal stellt der Nahverkehrsplan 2017 (s. 110) fest: „Aufgrund zahlreicher Störungen der technischen Infrastruktur auf dieser Strecke ist es in der Vergangenheit wiederholt zu massiven Beeinträchtigungen im Fahrbetrieb gekommen (häufiger SEV). Allein die Sanierung der Müngstener Brücke zwischen Remscheid und Solingen hat dazu geführt, dass der Betrieb der Linie zum Teil über Monate nur mit sehr starken Einschränkungen durchgeführt werden konnte. Ein weiteres Defizit stellt die fehlende Elektrifizierung der Strecke

dar, die aufgrund sehr hoher Investitionskosten durch den VRR zur Zeit nicht weiter verfolgt wird. Der VRR sieht zudem den Bedarf, die Städte Remscheid und Solingen besser an die Oberzentren Düsseldorf und Köln anzubinden.“

7. In der Tabelle 2-17 des VRR-NVP 2017 sind die Elektrifizierungsmaßnahmen im VRR aufgeführt, wie sie im SPNV-Beirat NRW erarbeitet wurden (S. 148: „Für die Strecke Solingen – Remscheid – Wuppertal wird eine Verbesserung der Betriebsqualität und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit (Ermöglichung der Durchbindung S7/S1) durch Elektrifizierung der Strecke ab 2029 in Aussicht gestellt.“)

Aus Sicht der Klingensteinadt Solingen ist es nicht hinnehmbar, mit der Elektrifizierung bis in die 2030er Jahre sowie auf das Auslaufen des derzeitigen Vertrages mit der Fa. Abellio zu warten. Wahrscheinlicher erscheint so eher noch das Szenario, dass es vor 2050 ff keine Streckenelektrifizierung geben wird, und womöglich die Bahnstrecke grundsätzlich erneut auf den Prüfstand gestellt wird.

8. Das im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigte, umfassende neue Förderprogramm zur Elektrifizierung von Schienenverkehrsstrecken sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen (Zeile 3474 – 3480 des Koalitionsvertrages) sollte Anlass sein, sich darum zu bemühen, sich in dem auch vom VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) vorgeschlagenen „Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben“ besser zu platzieren bzw. sich in ihm zu verankern. Auch die beabsichtigten beiden neuen Haltepunkte auf der Eisenbahnstrecke Solingen – Remscheid – Wuppertal (Solingen Meigen und Remscheid Honsberg) könnten durch eine (Teil-)Elektrifizierung der Strecke positiv gefördert werden, da die durch die Einrichtung neuer Haltepunkte bedingten Zeitverluste besser aufgefangen werden können. Ebenso sollte darauf geachtet werden, dass in dem demnächst anstehenden Planungsverfahren für die Sanierung des Raualentaler Tunnels zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Ronsdorf die Belange einer ange-dachten Elektrifizierung in das Planfeststellungsverfahren rechtzeitig eingebracht werden.
9. Schon heute gibt es bundesweit unterschiedliche Vorhaben und Modelle, Elektrifizierungen von bisher mit Diesel betriebenen Eisenbahnstrecken auch in Form von Hybridlösungen vorzunehmen (Diesel/elektrisch oder Batterie/elektrisch).

Mit der Zielsetzung, den Anteil des Dieselverkehrs auf der Schiene zugunsten schadstoffarmer elektrischer Antriebe deutlich zu senken, hat das Land Bayern z.B. in einem neuen Programm Anfang diesen Jahres beschlossen, sieben Modellstrecken unterschiedlicher Art mit einem Investitionsvolumen von rund 600 Mio. Euro zu elektrifizieren. Dabei handelt es sich zum Teil um vergleichbare oder längere Strecken wie die von Solingen – Remscheid – Wuppertal. Darunter wird für drei Modellversuche der Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybrid-Zügen vorgesehen. Dies wäre der auch von uns vorgeschlagene Lösungsweg für die Bergische Strecke.

Bayern versucht so auch, einen besseren Zugang zum bundesweiten Förderprogramm zu bekommen. Dies fehlt bislang in NRW. Unterschiedliche namhafte Firmen, wie z.B. Bombardier in Zusammenarbeit mit der TU Berlin oder Siemens, entwickeln zur Zeit entsprechende elektrisch-batterie-hybridbetriebene neue Fahrzeuggenerationen, die demnächst in Serie gehen sollen. Eine gute Möglichkeit, auch in unserer Region ein entsprechendes Vorhaben anzustoßen, da aufgrund des zukünftigen Weltkulturerbes Müngstener Brücke eine herkömmliche Elektrifizierung sehr wahrscheinlich nicht infrage kommt.

10. Es ist auch für Laien erkennbar, dass die Elektrifizierung der Strecke Solingen – Remscheid – Wuppertal sicherlich nicht zu den einfachsten Projekten dieser Art zählen wird (Müngstener und Windfelener Brücke, diverse Tunnel und Unterführungen, bei deren Bau eine Elektrifizierung nicht bedacht worden war). Daher erscheint es zwingend, Alternativen zur bisherigen Oberleitungstechnik und Art der Elektrifizierung zu suchen und zu prüfen.

Folgerichtig wäre es, bisherige (veraltete) Betriebs-/Investitionskostenrechnungen angesichts neuer verfügbarer Entwicklungen (batterieelektrische Fahrzeuge, seitliche Stromschienen etc.) zu überprüfen bzw. neu zu erstellen. Hierzu könnten auch die Erfahrungen und Expertisen aus dem BOB-Projekt sowie die Zusammenarbeit mit den diversen Lehrstühlen der Universität Wuppertal sowie der Neuen Effizienz zu Rate gezogen werden.