



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 Oberbürgermeister der Stadt Solingen
Herrn Tim Kurzbach

Herrn Dezenten Hoferichter zur Kenntnis

Solingen, den 7.6.2018

Antrag zur nächsten Sitzung des Rat am 28.6.2018

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

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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

Der Rat 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:

1. Es ist offensichtlich, dass viele Berufspendler und -innen, die Eisenbahnverbindungen zum Hauptbahnhof (Hbf) Solingen nutzen, Solingen-Ohligs nicht als 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. 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 Bergische Landes leiden unter zu einem zu hohen Schadstoffmix. Eine Elektrifizierung einer sie verbindenden Eisenbahnstrecke (Länge: 36 km) würde auch ihren Beitrag zur Stickoxid- und CO₂-Minderung beisteuern. Und sie würden neben den Umwelt- und Klimaschutzaspekten auch wesentlich zur Lärminderung, Qualitäts- und Leistungssteigerung sowie zur Akzeptanz des ÖPNV beitragen. Elektromotoren sind deutlich leiser und leistungsfähiger und können dadurch Fahrzeiten verringern sowie die Streckenauslastung verbessern. Und dies wiederum kann sich auch auf die Pünktlichkeit des Gesamtsystems auswirken.
3. Die Klingenstadt fördert zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung die Nutzung des ÖPNV. Ein ÖPNV ist nur dann attraktiv, wenn er bequem und mit akzeptablem zeitlichem Aufwand das Reiseziel erreichen lässt.
4. Für die Attraktivität einer Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort ist die verkehrliche Anbindung 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 Klingenstadt 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 fällt 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.

5. Ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des Angebots wäre perspektivisch das Verknüpfen der verschiedenen, das Bergische Land berührende 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.

6. Im VRR-Nahverkehrsplan 2017 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 Betreiber 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 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-Nahverkehrsplans 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 Klingenstadt Solingen ist es nicht hinnehmbar, bis in die dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts und auf das Auslaufen des derzeitigen Vertrages mit der F. Abellio mit der Elektrifizierung zu warten.

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, in dem auch vom VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) vorgeschlagenen „Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben“ sich besser zu platzieren bzw. sich in ihnen 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 Rauenthaler Tunnels zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Ronsdorf die Belange einer angedachten Elektrifizierung in das Planfeststellungsverfahren rechtzeitig eingebracht werden.
9. Es ist auch für Laien erkennbar, dass die Elektrifizierung der Strecke 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, zu der bisherigen Oberleitungstechnike Alternativen 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 können 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.

Mit freundlichen Grüßen
gez.
Manfred Krause
Ratsmitglied