

Heiner Schwarz
Höhenhaus
Thymianweg 7
51061 Köln



p: (0221) 63 29 79

Heiner Schwarz • Höhenhaus • Thymianweg 7 • 51061 Köln

Herrn
Patrick Schnieder, MdB
Saarstraße 54
54634 Bitburg

Elektrifizierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes Strecke 2631 Hürth-Kalscheuren – Ehrang – „Eifelstrecke“

Sehr geehrter Herr Schnieder,

an verschiedenen Stellen wurde über Ihre Anmeldung der Elektrifizierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan diskutiert.

Bevor ich mir erlaube, auf das Thema selber einzugehen, erlaube ich mir, einige Punkte meinerseits zu klären. Seit mehr als vierzig Jahren interessiere ich mich für Fragen der Elektrifizierung. Aktiv wurde ich in meiner damaligen Dürener Zeit, als die Bundesbahnstrecken Düren – Jülich und Düren – Heimbach (Eifelstrecke) anstanden. Der Kreis Düren unter der Führung seines Landrates wollte sich damit nicht schicksalhaft abfinden und mit Resolutionen simulieren. Die Dürener Kreisbahn hat seinerzeit Überlegungen angestellt, ob die Bahnstrecken sowohl preiswerter betrieben werden können wie ein Nahverkehrsliniennetz des Kreises integriert werden müssen, um die Einnahmen zu steigern.

Diese an sich begrüßenswerten Überlegungen bedurften der Begleitung durch die mit gegründeten Interessengemeinschaft Rurtalbahn, um den enormen Widerstand im politischen Umfeld, angefangen vom Verkehrs- und Wirtschaftsministerium (Es darf nicht sein, dass die „Eisenbahn“ kostengünstiger geht) bis zur Missgunst der politisch Handelnden im Kreis Düren aufdecken zu können. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium konnte keine Möglichkeit ausfinden, die Aktivitäten des Landrates zu hintertreiben und außen hin „(Partei-)Freundschaft“ zu verkünden.

Selbst nachhaltige Infrastrukturpolitik wird so für persönliche Beschäftigung missbraucht – eine Gefahr, die auch bei dem Thema, zu dem wir heute kommen, nicht nur nicht auszuschließen, sondern bereits erkennbar ist.

Zwischenzeitlich engagiere ich mich privat mehr im Hintergrund mit meinem Wissen als gelernter Bauingenieur für Verkehrswesen und Eisenbahner bei den erfolgten und vorgesehen Reaktivierungen und Streckenneubauten im Kreis Düren, habe aber auch das Thema Elektromobilität nicht aus den Augen verloren.

Persönlich kann ich es als Erfolg sehen, dass die Strecke Düren – Jülich – Linnich, von der es vor ein wenig mehr als zwanzig Jahren noch spöttisch hieß „Ihr sitt verröck – do fiert eh kinner mit“ nunmehr vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland für die Elektrifizierung angemeldet wurde.

In einer der vergangenen Eifelkonferenzen waren Überlegungen zur Elektromobilität Thema, jedoch wurden die Bahnstrecken selber und deren Elektrifizierung ausgeklammert.

Weiterhin galt es, vor zwei Jahren ein denkwürdiges Jubiläum zu feiern.

Vor etwas mehr als einhundert Jahren verweigerte das preußische Militär den Menschen in der Eifel die Elektrifizierung der Eifelstrecke.

Ab 1911 wollte die Preußische Eisenbahnverwaltung den gerade erst entwickelten elektrischen Bahnbetrieb auf Vollbahnen auf verschiedenen Bahnstrecken im Land einführen, um ihn dort erproben zu können.

Die Eifelstrecke mit ihren beiderseitigen langen und steilen Anstiegen nach Schmidthausen sollte die Tauglichkeit des elektrischen Zugbetriebes für eine Gebirgsstrecke unter Beweis stellen.

Die Energie sollte aus Braunkohle und Wasserkraft gewonnen werden.

Auf Grund der Nähe zu Frankreich verhinderte das Militär die Elektrifizierung der Eifelstrecke.

Zwischen Bitterfeld und Dessau als Flachlandstrecke und zwischen Görlitz und Breslau sowie im dort angrenzenden Riesengebirge als Gebirgsstrecke erfolgten statt dessen die Streckenausbauten für die damalige Erprobung der Elektromobilität, die mit Grundlage des heute funktionierenden elektrischen Bahnbetriebes ist.

Ende der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts plante die Deutsche Bundesbahn erneut die Elektrifizierung der Eifelstrecke. Peter Milz, der damalige MdB aus dem Kreis Euskirchen brüstet sich dann damit, dass es die Eifel ihm zu verdanken habe, dass diese Pläne nicht umgesetzt worden seien.

Nun, dreißig Jahre später spricht alle Welt wieder von der Elektromobilität und die Bahnen, dank ihrer Spurführung, der damit möglichen Stromzuführung und ihres geringen Rollwiderstandes eigentlich prädestiniert für diese Anwendung, kommen in der öffentlichen Diskussion nur am Rande vor.

Wenn denn aber am 15. Oktober 2010 tief unter Sedrun in der Schweiz die Oströhre des Gotthardbasistunnels durchschlagen wurde, ist dies Anlass für einen CDU-Landtagsabgeordneten aus dem Neuwieder Becken, für die CDU-Landtagsfraktion in Rheinland-Pfalz den Ausbau und damit auch die Elektrifizierung der Eifelstrecke zu fordern.

Daraufhin hat ein wiederum Abgeordneter gleicher Couleur aus dem südlichsten Eifelkreis Nordrhein-Westfalens erklärt, dass dies alles nicht ginge ...

Dieser Herr Seel hat übrigens den gleichen Landtagswahlkreis inne, der vor vielen Jahren von dem zuvor genannten weitsichtigen und innovativen Herrn Kaptain vertreten wurde.

<http://www.rundschau-online.de/euskirchen/verkehrs Zunahme-st--gotthard-und-die-eifelstrecke,15185862,15366958.html>

und daraus richtig zitiert:

„MdL Rolf Seel sagt gerade heraus: „Das ist Blödsinn!““

„„Auch da müssen Investitionen in Milliardenhöhe getätigt werden, auch da sind zusätzliche Gleise zu bauen“, sagt Vossemer. [...] „Im Interesse des Kreises Euskirchen hätte ich auch Alarm geschlagen, wenn ich von einer solchen Intensivierung des Güterverkehrs auf der Eifelstrecke erfahren hätte“, sagt Vossemer. Denn das ginge dann wohl auch zulasten des noch ausbaufähigen Personennahverkehrs.“

Damit erlaube ich mir, die derzeit aktuelle Pressemitteilung 081/2013 der Landtagsfraktion Ihrer Partei vor diesem Hintergrund und meinen zuvor geschilderten Erfahrungen zu sehen. Nachhaltig geht anders.

Bevor ich zum eigentlichen Thema komme, möchte ich ein wenig auszuholen. Der europäische Güterzugkorridor von den Häfen Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam nach Genua geistert durch das Halbwissen der Menschen und jeder träumt oder alpträumt von den Güterzügen, die von den ARA-Häfen nach Genua fahren würden. Merkwürdig nur, dass süddeutsche Industrie- und Handelskammern immer wieder betonen, dass Güter aus China via Suez und Genua und den dann neuen Gotthardt mindestens 3 Tage schneller in Süddeutschland seien als über die zuvor genannten Nordseehäfen. Also tritt neben einer Verbesserung und der dadurch möglichen Senkung des Verkehrswiderstandes eine ganz neue Verkehrsrelation und eine Entlastung dazu.

Weiterhin ist zu beobachten, dass derzeit Verkehre, die in den Staatsbahnzeiten der Vergangenheit über Frankreich und teilweise auch über Belgien / Luxembourg gefahren wurden, auf Grund der faktischen Diskriminierung staatsbahnferner Eisenbahnverkehrsunternehmen in Frankreich nunmehr als Umweg über die Rheinstrecke gefahren werden. Diese Umwegverkehre bedeuten letztlich keine dauerhafte Belastung der Rheinstrecken.

Somit ist in Luxembourg der Transitverkehr eingebrochen und die CFL verdingt sich anderen Orten und fährt sogar Bier – Warsteiner nach München und Berlin. Ich denken, Sie verfügen über die Kontakte, um in Luxembourg den dortigen Verkehrsrückgang erfahren zu können und daraus – zumindest für die luxembourger Verkehre – die verkehrsgeographisch unnötige Belastung des Rheinkorridors herleiten zu können.

Im Zusammenhang mit der Presserklärung 081/2013 des Herrn Doetsch wäre es auch nicht uninteressant, einmal die Haltung der Bundesregierung und der diese tragenden Parteien zu der europarechtswidrigen Eisenbahnpolitik in Frankreich erfahren zu dürfen. Die sich hierdurch ergebenden Belastungen werden stillschweigend hingenommen, obwohl die Bevölkerung des Mittelrheintals hierdurch massivst belastet wird. Vor Ort hingegen simuliert man Aktivitäten, die sich bei der nachfolgenden vertiefter Betrachtung als nicht umsetzbar erweisen werden. Nachhaltig geht anders.

Ob denn auch eine elektrifizierte Eifelstrecke eine Lösung der Anforderungen der Zulaufstrecken zum Gotthard, aber auch für den Mittelrheinkorridor bringen kann, mag, aus gutem Grund, zu bezweifeln sein.

Zwischen den belgischen und niederländischen Nordseehäfen und dem Zugangspunkt „Basel“ in die Schweiz stellen die rheinparallelen Bahnstrecken eine kurze und die steigungsärmste Verbindung dar.

Güter umwegigst über den Schmidheimer Berg, das Saartal und von dort wiederum „über“ den Pfälzer Wald wieder ins Rheintal zu fahren, erschließt sich mir auch bei verschärftem Nachdenken nicht.

Zumal die Eifel-Pfälzer Wald-Deutschland-Rundfahrt keinesfalls die Verkehre abdeckt, die es hinter Mainz-Bischhofsheim (natürlich in Wirklichkeit ohne Mainz) nach Südosten (Nürnberg / Passau / Österreich) zieht.

Dass die Verbindung durch die Eifel vielleicht in der Relation Köln – Saarland sinnvoll sein kann, mag sicherlich für den einen oder anderen leichten Zug gelten.

Wir erinnern uns, als Gebirgsbahn sollte die Eifelbahn erprobt werden, und deshalb kann ich mir keine Eisenbahnverkehrs-Unternehmen vorstellen, die denn unbedingt durch die Eifel fahren wollen, wenn es auch anders geht.

Deshalb sehe ich die geweissagten 70 Güterzüge am Tag nicht und die, die diese in die Welt setzen, mögen manches erreichen wollen, keinesfalls aber die Elektromobilität in und für die Eifel.

Anhand der Grenzlaster der Steigungen der Strecke 2631 ist aber der Anzahl der Güterzüge eben auf der Eifelstrecke eine physikalische Grenze gesetzt, die die häufig zitierte Studie des Umweltbundesamtes von der Fachkompetenz sowohl des Auftraggebers wie auch des Gutachters her in Frage stellt. Da Sie, Herr Schnieder, Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages sind, sei die Frage gestattet, warum das Bundesverkehrsministerium nicht über die Kompetenz verfügt, solche Studien zu beauftragen und zu begleiten und warum der Träger der Eisenbahn-Infrastruktur darin nicht eingebunden wird?

Deshalb ist gerade der Vorschlag „70 Güterzüge durch die Eifel“ nicht weiter zu verfolgen, gleichwohl kann und muss die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur auch durch einen mit zu berücksichtigenden Güterverkehr aber „Abfallprodukt“ der nachstehenden Betrachtung werden.

Die Nahverkehrsleistungen auf dem „Kölner Dieselnetz“, die bis nach Trier reichen, wurden vor 3 Jahren ausgeschrieben und das Ergebnis der Ausschreibung war in der Form ernüchternd, als dass die vorgelegten Angebote weitaus teurer waren als es sich die ausschreibenden Zweckverbände Nahverkehr Rheinland und Rheinland-Pfalz Nord erhofft haben.

Hintergrund sind die erforderliche anspruchsvolle Antriebsleistungen für Dieselfahrzeuge, da es in dem Kölner Dieselnetz zwei Strecken mit S-Bahn-ähnlichem Verkehr (Köln – Gummersbach und Bonn – Euskirchen) gibt.

Durch die Forderung der Ausschreibung, alle Halte südlich von Kall ebenfalls im Stundentakt bedienen zu müssen, müssen auf einmal auch die auf der Eifelstrecke einzusetzenden Fahrzeuge Anforderungen erfüllen, die ansonsten - sinnvollerweise – mit elektrischen Fahrzeugen erbracht werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf den in der Anlage beigefügten Beitrag zur „Entdieselung des Kölner Dieselnetzes“ verweisen, in dem die Problematik vertieft beschrieben wird.

Darin wird ausgeführt, dass zukünftig der Nahverkehr dann und nur dann wirtschaftlich erbracht werden kann, wenn er im Ballungsraum Köln – Bonn auf den Strecken Köln Euskirchen – Kall, Bonn – Rheinbach – Euskirchen und Köln – Gummersbach im elektrischen Zugbetrieb durchgeführt wird.

Dieser Artikel stammt aus 2010 – zwischenzeitlich hat der Zweckverband Nahverkehr Rheinland, der für den nordrhein-westfälischen Teil der Eifelstrecke die Nahverkehrsleistungen bestellt, ein „SPNV-Planungskonzept 2016 - 2030 als Basis des zukünftigen SPNV-Nahverkehrsplans“ aufgestellt und am 01.12.2011 vom Hauptausschuss beschlossen, der in der „Entwicklungsstufe 2030“ als Elektrifizierungsvorhaben (u.a.) die Elektrifizierung von Hürth-Kalscheuren bis nach Kall (einschließlich) vorsieht.

In Erweiterung dieser Vorgaben und der dort geforderten Elektrifizierung zumindestens bis nach Kall gehe ich mit einem „**Die ganze Eifel muss es sein**“ in die weitere Diskussion.

Es ist für den Verkehr Köln – Eifel sicherlich nicht förderlich, diesen in Kall zu „brechen“, das heißt, entweder die Fahrgäste von den dann in Kall endenden elektrisch angetriebenen Zügen in Dieselmzüge für die „Resteifel“ umsteigen zu lassen oder aber teure Dieselmzüge aus Köln unter dem Fahrdrat bis Kall und weiter in die Eifel fahren zu lassen.

Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie in Ihrer Anmeldung erst einmal auf den Personenverkehr abheben und diesen heraus- und voranstellen. Mögliche Güterverkehre werden sicherlich mit erleichtert.

Gleichwohl bitte ich Sie, innerhalb Ihrer Partei dafür zu werben, betroffenen Menschen in der Rheinschiene aus Gründen der Selbstdarstellung vermeintliche Lösungen aufzuzeigen, die letztendlich in der vorgeschlagenen Form nicht umzusetzen sind.

Gleichwohl erzeugen gerade diese Denkansätze einen Widerstand gegen das an sich sinnvolle Gesamtprojekt. Hier kann ich mir ohne weiteres vorstellen, dass nordeifeler Landtagsabgeordnete eben eine Elektrifizierung über Kall hinaus mit dem Ziel verhindern werden wollen, den Güterverkehr zu verunmöglichen und damit natürlich den von Ihnen aufgegriffenen gesamtheitlichen und nachhaltigen Lösungsansatz hintertreiben.

Für eine kurzfristige Problemeingrenzung auf den Rheinstrecken erwarte ich Ihre Aussage, wie und bis wann die Bundesregierung erreichen wird, dass das französische Eisenbahnnetz diskriminierungsfrei genutzt werden kann. Das Dulden der europarechtlich rechtswidrigen Handlungen in Frankreich durch die Bundesregierung lässt die Menschen am Rhein alleine. Dass von diesem Versagen mit einem initiierten Aktionismus abgelenkt werden soll, befremdet mich.

Weiterhin bin ich an einer Aussage Ihrerseits interessiert, warum es in Deutschland möglich ist, in unmittelbarer Nähe auch von stark befahrenen Bahnstrecken neu bauen zu dürfen. Im Fernstraßenbereich kennen wir die „Anbauverbote“, die im § 9 des Bundesfernstraßengesetzes verankert sind und im Bereich von 40 m und von 100 m von der Verkehrsanlage der Straßen aus gelten. Warum gibt es keine vergleichbaren Regelungen für die oder zu bestimmende Infrastrukturanlagen der Eisenbahnen des Bundes?

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Diesen Brief und Ihre Antwort werde ich in meinen Verbindungen interessierten und engagierten Bürgern, Unternehmern, Verbänden und Vereinigungen zur Verfügung stellen, denn

die ganze Eifel muss es sein!!!

Mit freundlichen Grüßen