

Mehr elektrisch betriebene Strecken in OWL?

09.01.2014 22:13 |



Werden im Jahr 2025 elektrische Züge nach Oerlinghausen (Foto) und Lemgo fahren? Das ist nicht nur möglich, sondern ein konkretes Ziel der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Auch für Ostwestfalen empfiehlt der SPNV-Beirat des Landes NRW eine Reihe von Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes. Der SPNV-Beirat, der vom Düsseldorfer Verkehrsminister berufen wurde und in dem die Aufgabenträger des SPNV, der Fahrgastverband PRO BAHN, der VCD sowie die im SPNV tätigen Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, hat im September 2013 seinen zweiten Bericht mit einem Maßnahmenkatalog vorgelegt. Der Bericht darf als konkrete Absicht der Aufgabenträger des SPNV und als Grundlage der Politik des Landes NRW verstanden werden, ist also mehr als ein unverbindlicher Wunschzettel.

Insgesamt 124 Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von fast 7 Milliarden Euro werden für den Zeitraum bis 2030 vorgeschlagen. Die Maßnahmen reichen von kleinen Projekten wie einzelnen Weichenverbindungen bis hin zu Neu- und Ausbauten im hoch belasteten Bereich zwischen Köln und Münster zur Beseitigung von Engpässen. Die Finanzierung ist nicht gesichert und wird aus verschiedenen Quellen kommen müssen. Je kleiner die Maßnahmen sind, umso größer ist die Chance der Realisierung. Da Ostwestfalen-Lippe nicht so hoch belastet ist und zwischen Hamm und Minden die wichtigste Hauptstrecke viergleisig ausgebaut ist, handelt es sich hier um relativ kleine Maßnahmen. Ausbauten im

Rhein-Ruhr-Raum sollen aber die Pünktlichkeit der Züge auf den Hauptstrecken auch in Ostwestfalen-Lippe erheblich verbessern. Maßnahmen zur Verbesserung von Bahnhöfen und Bahnsteigzugängen sind nicht Gegenstand des Berichts.

Besonders hervorzuheben ist die Empfehlung, die Bahnlinie Bielefeld - Lemgo zu elektrifizieren. Dieser Vorschlag ist keine Überraschung. Besonderes Augenmerk wird in NRW der Elektrifizierung von Regionalbahnen gewidmet. Die Elektrifizierung kann die Pünktlichkeit deutlich erhöhen, da elektrische Züge schneller beschleunigen und Bremsenergie ins Netz zurückspeisen. Sinnvoll ist eine solche Elektrifizierung für den Zeitpunkt, zu dem die jetzt geschlossenen Verkehrsverträge enden. Ein erster Anlauf zu einer solchen Elektrifizierung ist mit der Bahnlinie Lindern - Heinsberg verwirklicht worden, die seit Mitte Dezember 2013 nach Jahren des Stillstands wieder in Betrieb gegangen ist. Nunmehr fahren hier elektrische Züge bis nach Aachen durch. Erstmals wird damit in NRW eine elektrische Vollbahn für den Personenverkehr nicht von der Deutschen Bahn AG, sondern von einem regionalen Infrastrukturunternehmen betrieben. Auch für die noch mit Dieselantrieb nach Köln fahrenden Linien aus der Eifel und dem Oberbergischen ist diese Investition als sinnvoll vorgeschlagen, ebenso für die Euregiobahn im Raum Aachen. Im Münsterland ist die Verbindung von Münster ins niederländische Enschede in das Programm aufgenommen worden. Die Elektrifizierung der Strecke von Bielefeld nach Lemgo ist besonders kostengünstig, weil nicht nur über der Teilstrecke vom Bielefelder Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof ein zurzeit ungenutzter Fahrdrat hängt, sondern auch der Knotenbahnhof Lage (Lippe) schon elektrifiziert ist. Da die Züge von Bielefeld nach Detmold und Lemgo seit Dezember 2013 in einem gemeinsamen Umlauf fahren, könnte der gesamte Betrieb im Kreis Lippe auf einen Schlag auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Wenn der Vertrag mit dem jetzigen Betreiber Eurobahn im Jahre 2025 ausläuft, sind die Fahrzeuge, die seit dem Jahre 2000 hier fahren, weitgehend am Ende ihrer wirtschaftlichen Verwendung angelangt und könnten durch neue elektrische Fahrzeuge ersetzt werden. Jetzt ist es wichtig, dass diese sehr preisgünstige Möglichkeit des Fortschritts nicht durch den Umbau des Bahnhofs Lage regelrecht verbaut wird: Ganze 25 Millionen Euro würde die Elektrifizierung kosten - ein Taschengeld im Vergleich zu so mancher anderen fragwürdigen Investition an anderer Stelle.

Im Einzelnen wird empfohlen:

- Auf der Ost-West-Achse Ruhrgebiet - Hannover Verbesserungen in den Bahnhöfen Hamm und Gütersloh (Weichen zwischen Gütergleise und Bahnsteigen sollen die Linie Bielefeld - Münster beschleunigen) sowie der viergleisige Ausbau von Minden in Richtung Hannover sowie der zweigleisige Ausbau in Richtung Nienburg
- Auf der Verbindung Ruhrgebiet - Kassel die Beseitigung von Langsamfahrstellen im Benhauser Bogen zwischen Paderborn und Altenbeken
- Auf der Strecke Hagen - Brilon Wald - Warburg ein zweigleisiger Ausbau im Bereich von Marsberg (dort begegnen sich die Züge zurzeit im Bahnhof mit Wartezeiten) und Verbesserungen im Bahnhof Brilon Wald. Dadurch soll die Verbindung beschleunigt werden
- Zwischen Münster und Rheda sollen Bahnübergänge technisch gesichert werden, damit die Streckengeschwindigkeit erhöht werden kann Zwischen Altenbeken und Holzminden sind kleine Maßnahmen, insbesondere in Ottbergen, notwendig, um die Fahrzeiten zu kürzen
- In Hiddenhausen-Schweicheln wird eine Weichenverbindung zwischen Ferngleisen und Bahnsteig gefordert, um den eingleisigen Abschnitt nach Kirchlengern zu verkürzen
- Auf der Strecke Herford - Altenbeken sollen die Kreuzungsbahnhöfe Sylbach und Nienhagen wiederhergestellt werden, um Kapazität und Pünktlichkeit zu erhöhen

In Ostwestfalen-Lippe sollen insgesamt 350 Mio. Euro investiert werden. Der Löwenanteil davon (215 Mio. Euro) entfällt auf Strecken ins benachbarte Niedersachsen. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert daher die regionale Politik auf, einzufordern, dass die verbleibenden 135 Mio. Euro für Maßnahmen innerhalb unserer Region über Fördermittel auch tatsächlich zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Wünsche bleiben offen. So wird sich der Abschnitt von Bielefeld bis Brackwede bei zunehmenden Gütermengen im transeuropäischen Verkehr zu einem Engpass entwickeln. Auch auf der Sennebahn von Bielefeld nach Paderborn, auf der ab Mitte 2014 ein sehr anspruchsvoller Fahrplan gefahren werden soll, könnte der Verkehr mit elektrischen Fahrzeugen mehr Pünktlichkeit bringen.

Der Bericht und weitere Informationen über die Infrastrukturplanung sind auf der Website des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan (Bielefeld) zu finden.

Zum Foto: Archivbild mit einer Nordwestbahn aus Oerlinghausen.

Kommentare

Einen Kommentar schreiben