

ÖPNV Der Infrastrukturausbau der öffentlichen Verkehrsmittel nimmt Fahrt auf

Die Frage nach dem Antrieb

„Bündnis Voreifelbahn“ will die Strecke der S23 elektrifizieren – Doch es gibt auch alternative Ideen

VON ELENA PINTUS

Kreis Euskirchen. Für die Beteiligten des neu gegründeten „Bündnis Voreifelbahn“ ist eigentlich bereits klar, was geplant ist: Die Voreifelbahn soll elektrifiziert werden. So sei eine kürzere Fahrtzeit auf der Strecke Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (S23) realisierbar. Daraus resultierend würden dann auch die Züge auf der Strecke häufiger fahren, nämlich im 20-Minuten-Takt, so Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), in einer Pressekonferenz.

Klaus Vossemer, Euskirchener CDU-Mitglied des Landtags NRW, bringt kurz nach der Pres-

„ Wir sollten eine große Chance ergreifen und keine Grundsatzdiskussion starten

Bernd Kolvenbach
CDU-Fraktionsgeschäftsführer

sekonferenz aber noch eine andere Idee ins Spiel: Wasserstoff. In seiner Pressemitteilung heißt es: „Für Vossemer ist der Schritt logisch: Wasserstoff ist ein Antrieb der Zukunft. Entsprechende Fahrzeuge sind bereits verfügbar und befinden sich im erfolgreichen Probebetrieb.“

Der NVR war laut Aussage von Pressesprecherin Jessica Buhl in Absprache mit Reinkober im Voraus nicht bekannt, dass der Landtagsabgeordnete einen alternativen Antrieb zur Diskussion stellt. Tatsächlich seien die



Die Dieselfahrzeuge der Voreifelbahn sollen mit modernen elektrisch betriebenen Zügen ersetzt werden.

Foto: Julia Reuß

verschiedenen Optionen bereits diskutiert und abgewägt worden, so Buhl: „Alle Anregungen und Ideen, den Schienenpersonennahverkehr in der Region zu stärken, sind uns immer sehr willkommen. Im konkreten Fall ist der Einsatz wasserstoffbetriebener Fahrzeuge auf der Strecke jedoch geprüft und für nicht sinnvoll erachtet worden.“

Das begründe sich vor allem dadurch, dass man die Bahnnet-

ze ganzheitlich betrachten müsste und nicht nur auf einzelne Strecken bezogen, sagt die Pressesprecherin: „Die modernen Fahrzeuge, die auf der Voreifelbahn fahren sollen, müssen wir auch auf anderen Strecken flexibel einsetzen können.“ Zudem eigneten sich die elektrisch betriebenen Fahrzeuge besser, um den 20-Minuten-Takt zuverlässig einhalten zu können, sagt sie. Vossemer erklärt auf Rückfra-

ge, wie seine Aussagen zu verstehen seien: „Ich stehe natürlich hinter der Elektrifizierung. Trotzdem sollten wir die Augen offenhalten, ob ein elektrischer Antrieb über Oberleitungen nach Ende der Arbeiten noch das Maß aller Dinge ist.“ Er betont, dass man heute noch nicht wisse, wie sich die Technik entwickle und Wasserstoff ein zukunfts-gewandter Antrieb sei. Der Landtagsabgeordnete befürcht-

et außerdem, dass die Verdrängung das Landschaftsbild zerstören könnte: „Auch wasserstoffbetriebene Züge arbeiten mit Strom, sie brauchen allerdings keine Oberleitungen.“

Bernd Kolvenbach, Geschäftsführer der CDU-Kreisfraktion, verwundert das laut eigener Aussage: „Es macht aktuell keinen Sinn, die Voreifel- oder die Eifelbahn auf Wasserstoff umzustellen, in meinen

Augen. Mit der aktuellen Infrastruktur stelle ich das zumindest infrage.“ Er fügt hinzu: „Zumal die Elektrifizierung ja auch deutlich günstiger ist als eine Umstellung auf Wasserstoff.“

Zur Möglichkeit, Wasserstoff als potenziellen Antrieb der Zukunft zu sehen, gibt er zu bedenken: „Die Zeit, die wir jetzt angesetzt haben zur Umsetzung der Elektrifizierung, ist auch nötig, um die Infrastruktur dafür bereitzustellen.“ Dass wasserstoffbetriebene Züge bereits einzeln getestet wurden, zum Beispiel auf der Strecke zwischen Euskirchen und Düren, ist für ihn aktuell kein Argument für eine Durchsetzung des Antriebs auf der Voreifelstrecke: „Auf der Strecke zwischen Bonn und Euskirchen ist in meinen Augen die Taktung zu eng, es gibt zu viele Besucher. Das wäre ein zu hohes Risiko für eine noch so junge Technologie wie Wasserstoff.“

Er betont, dass alle Beteiligten nun „eine große Chance ergreifen und an einem Strang ziehen sollten“. Das sieht Landrat Markus Ramers (SPD) ähnlich, der als Vertreter für den Kreis Euskirchen bei der Pressekonferenz des „Bündnis Voreifelbahn“ vor Ort war. Der Kreistag habe sich mittlerweile einstimmig für die Elektrifizierung der angrenzenden Eifelstrecke ausgesprochen. Das ist die Strecke, die von dem gemeinsamen Umrichterwerk, das das Bündnis in Euskirchen plant, ebenfalls profitieren würde. „Ich würde mich freuen, wenn sich auch die Abgeordneten der Region hinter diesem Beschluss versammeln würden“, sagt Ramers dieser Zeitung.

Ein-Stunden-Takt kommt später

Die Bördebahn hat im Euskirchener Bahnhof nun ein eigenes Gleis

VON TOM STEINICKE

Euskirchen/Zülpich. Am Euskirchener Bahnhof ist der vom Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Deutschen Bahn (DB) reaktivierte Bahnsteig an Gleis 46 in Betrieb genommen worden. Somit können künftig die Züge der Eifel-Bördebahn (RB 28) dort halten. Bisher hielt die Bördebahn im Euskirchener Bahnhof innerhalb eines kleinen Zeitfensters an Gleis 4.

Bei den Umbauarbeiten wurde der Bahnsteig nach Angaben von Holger Klein, Pressesprecher des NVR, auf 120 Meter ver-

längert und auf eine Höhe von 55 Zentimetern gebracht. In diesem Zusammenhang wurden Bahnsteigausstattung, Wegebau, Beleuchtung und Wetterschutzhäuser neu gebaut. Zudem gibt es einen stufenfreien Zugang und eine Rampe.

3,5 Millionen Euro Kosten

Zudem mussten die Signalanlagen angepasst werden. Die Gesamtkosten des Projekts, das komplett vom NVR gefördert wurde, belaufen sich laut Klein auf 3,8 Millionen Euro.

„Durch die Reaktivierung des Bahnsteigs kommt es im Euskir-

chener Bahnhof zu einer deutlichen Entspannung des stark frequentierten Knotenpunkts“, so der Pressesprecher. Die RB 28 müsse jetzt nicht mehr die Gleise der Eifelstrecke queren. Bisher mussten die Züge der Eifel-Bördebahn auf Gleis 4 wenden.

Doches gibt nicht nur positive Nachrichten. Wie Klein mitteilt, wird die Börde nicht wie geplant zum Fahrplanwechsel im Dezember im Stundentakt zwischen Euskirchen und Düren fahren. Der Grund: Bei den Arbeiten zur Infrastrukturmodernisierung müssten die Projektbeteiligten noch technische

Probleme lösen. „Diese lassen sich nicht bis zum Dezember 2021 beheben. Vor allem die Telekommunikationsanlagen an den elektronischen Stellwerken (ESTW) Euskirchen (DB Netz) und Zülpich (Rurtalbahn) müssen neu geplant und ausgetauscht werden“, so Klein: „Nach meinen Informationen müssen die derzeit noch vorhandenen Kupferkabel der Stellwerke durch Lichtwellenleiterkabel (Glasfaser) ersetzt werden.“

Erst dann könne der Stundentakt realisiert werden. Wie viel Zeit das in Anspruch nehmen werde, wisse man nicht. „Uns



Die Bördebahn hat am Euskirchener Bahnhof nun einen eigenen Bahnsteig. Sie kommt an Gleis 46 an.

Foto: Tom Steinicke

wäre im Sinne der Fahrgäste und zur Attraktivitätssteigerung der Bördebahn die frühestmögliche Einrichtung des Stundentakts am liebsten“, sagt der Pressesprecher. Konkreter könne er nicht werden. Man rechne da-

mit, dass die RB 28 im Laufe des kommenden Jahres im Stundentakt fahren wird. Bis dahin soll der Zwei-Stunden-Takt bestehen bleiben. An Werktagen fährt der erste Zug von Euskirchen um 7.16 Uhr in Richtung Düren.

AN- UND VERKÄUFE

Klaviere / Flügel, bis 70% Rabatt. Piano.Rumler.de

SCHENKE LEBEN, SPENDE BLUT.

drk-blutspende.de

Deutsches Rotes Kreuz
150 Jahre Aus Liebe zum Menschen.



Was bleibt? Mein Erbe. Für unsere Natur.

Was wäre eine Landschaft vor der Haustür ohne die Hilfe der Bienen und die Vielfalt der Natur?

Helfen auch Sie, bedrohte Tierarten und Lebensräume unserer Heimat für nachfolgende Generationen zu schützen und den Verlust der Artenvielfalt zu stoppen. Mit einem Testament zu Gunsten der gemeinnützigen Heinz Sielmann Stiftung, die Stiftung des legendären Tierfilmers.

Wir fördern Natur- und Umweltschutz sowie das Naturerleben – ganz besonders für Kinder. Ein kostenfreier Ratgeber zum Thema Testament und Engagement liegt für Sie bereit.

Heinz Sielmann Stiftung

Rufen Sie uns gerne an: Telefon 05527 914 419 | www.sielmann-stiftung.de/testament