

Briefe

Ökonomischer und ökologischer Unsinn

Zu „Kürzere Fahrzeiten für Pendler“ vom 24. Oktober:

Den Beitrag habe ich mit Interesse gelesen und finde ebenfalls, dass ein gutes Angebot im öffentlichen Nahverkehr sehr wichtig für die Verbesserung der Infrastruktur sowie der Reduzierung des Individualverkehrs ist. Die Darlegungen in dem Brief sind jedoch zum Teil zu korrigieren, zum Teil zu relativieren.

Wenn man schon die Anzahl der Berufspendler nennt, dann sollte das auch vollständig getan werden. In Richtung Düren/Aachen pendeln von und nach Euskirchen rund 5800 Menschen ein und aus. In Richtung Bonn/Rhein Siegkreis sind es etwa 10 000 und Richtung Köln mehr als 16 000 nach den Zahlen der Bundesanstalt für Arbeit (ARGE).

Für Euskirchen verwendet man jedoch besser die Zahlen der Haushaltsbefragung 2017 zu Fragen der Mobilität in der



Die vollständige Reaktivierung der Bördebahn sorgt derzeit für kontroverse Diskussionen.

Archivfoto: Steinicke

Eine unendliche Geschichte

Zu „Elektrifizierung der Eifelstrecke geplant“ vom 26. Oktober:

Zum wievielten Mal in den vergangenen Jahrzehnten wurde wohl ein fast textgleicher Artikel in dieser oder auch anderen Zeitungen veröffentlicht. Passiert ist aber in all diesen Jahren absolut nichts.

Im Jahr 1969 wurde ich bei der damaligen Deutschen Bundesbahn als Elektriker bei der Fahrleitungsmeisterei Köln-Eifeltor, sie ist zuständig für Oberleitungsbau und -unterhaltung, eingestellt. Kurze Zeit später stießen etliche Kollegen aus der Eifel – so zum Beispiel aus Marmagen und Nettersheim und sogar aus Oberstadtfeld im Landkreis Vulkaneifel – als Mitarbeiter zu uns.

Die Kollegen kamen seinerzeit in unsere Abteilung, weil es damals irgendwelche Gerüchte gab, die besagten, in Euskirchen

Kreisstadt. Dabei wurden die Wege pro Werktag ermittelt. Das ergab nach Köln, Rheinbach, Bonn, Weilerswist, Bad Münstereifel, Mechernich jeweils zwischen 3400 und 8500 Wegen. Nach Zülpich und Düren jedoch nur 2800 beziehungsweise 500 Wege. Auch ein Vergleich der Fahrzeiten der Busse und Bahn kann nicht einfach angestellt werden. Selbstverständlich braucht der Bus länger, da der SB 98 etwa 20 Haltepunkte und der Bus 298 über 40 Haltepunkte verbindet. Das bedeutet auch, dass die Orte abseits und in der Nähe der Bahnlinie an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Sollte die Bördebahn vollständig in Betrieb gehen, ist zu erwarten, dass der Busverkehr reduziert oder teilweise eingestellt wird. Sollen die Menschen dann erst zum Bahnhof Euskirchen und dann mit dem Bus zurück zu ihren eigentlichen Zielen fahren? Die Menschen, die abseits der Bahnlinie wohnen, müssen dann mit dem

Pkw zu den wenigen Bahnhöfen der Bördebahn fahren. Dort sind sicher nicht ausreichend Parkplätze vorhanden. Es gibt erhöhtes Verkehrsaufkommen und Parkplatz-Probleme in den Orten der Bahnhöfe. Weiterhin führt das zu einer erhöhten An-

SO ERREICHEN SIE UNS

**Kölner Stadt-Anzeiger
Wilhelmstraße 10-12
53879 Euskirchen**

Fax:

0 22 51 / 70 04 54 30

E-Mail:

redaktion.euskirchen@ksta-kr.de

zahl von Kurzstrecken-Fahrten zu den Bahnhöfen. Das ist ökologisch nicht gerade sinnvoll.

Auch das sich andere Fahrzeiten drastisch verkürzen, kann ich nicht nachvollziehen. Heute fahre ich etwa von Erftstadt nach Aachen über Köln mit Umsteigen in 1:25 Stunden. Die Fahrzeit über Euskirchen und Düren, unter Verwendung der Bördebahn, würde bestenfalls 1:20

Stunden ohne Umsteigezeiten betragen. Kommen in Euskirchen durch die Probleme mit der Kreuzung der Eifelstrecke noch erhebliche Umsteigezeiten hinzu, ergibt sich keinerlei Vorteil, geschweige denn eine drastische Fahrzeitverkürzung.

Zu den Verbrauchszahlen von Dieselkraftstoff kann ich im Detail keine Angaben machen. Es gibt aber Berechnungen, die besagen 140 l/100 km bei der Bahn und 30 l/100 km bei Bussen. Triebwagen mit Akku- oder Wasserstoff-Speichern sind doch Zukunftsmusik. Es wird dauern, bis sie serienreif sind. Berücksichtigt man noch die Kosten und die bekannte Beschaffungspolitik der Bahnbetreiber, fließt noch viel Wasser den Rhein herunter, bis die Realität wird. Mit Erdgas betriebene Busse und Elektrobusse sind schon heute in Betrieb und damit ein ökologischer Vorteil gegenüber einer Bahn mit Dieselantrieb.

Ich möchte unter diesen Randbedingungen den Anwoh-

nern, die in Elsig nur zehn Meter von der Bahnlinie entfernt wohnen, nicht den Verzicht auf Lärmschutzmaßnahmen erklären. Das wurde auch im Leserbrief Ende Oktober angeregt.

Zu suggerieren, dass die Strecke mit 140 km/h befahren werden könnte, ist auch nicht nachvollziehbar. Der Gleiskörper und die Signaltechnik geben wahrscheinlich nicht mehr als 60 bis 80 km/h her.

Es ist sicher erforderlich und sinnvoll, den ÖPNV weiter auszubauen und zu verbessern. Dafür müsste aber an einem umfassenden Mobilitätskonzept gearbeitet werden. Zur Mobilität in Euskirchen wurde 2017 eine Bürgerbefragung durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse waren: Verbesserte Bahnanschlüsse vom und zum Stadtbus, bessere Anbindungen bestimmter Stadtteile an den Stadtbus, Fahrplanverdichtungen in der Hauptverkehrszeit sowie verbesserte Angebote abends und am Wochenende.

Da stellt sich mir die Frage: Warum ist Elsig nicht an die Stadtbus-Linien angebunden? Es ist geplant, in Elsig eine Bahnhaltestelle für sehr viel Geld zu errichten. Da erscheint mir eine Stadtbus-Anbindung zur Verbesserung der Infrastruktur wesentlich sinnvoller und kostengünstiger. Es ist mir auch nicht bekannt, dass die Bürger der Orte entlang der Bördebahn und der umliegenden Dörfer jemals nach ihrer Meinung zu diesem Vorhaben gefragt wurden.

Alleine schon aus den genannten Gründen und den bekannten hohen Kosten erscheint mir die Reaktivierung der Bördebahn als ökonomischer und ökologischer Unsinn. Unsere etablierten Politiker scheinen dieses Vorhaben jedoch aus ideologischen oder was auch immer für Gründen unbedingt realisieren zu wollen. Die betroffenen Bürger werden dazu wieder einmal nicht gefragt.

Heinz Gall,
Euskirchen

würde eine Nebenstelle der Fahrleitungsmeisterei eingerichtet. Das war in den Anfängen der 1970er-Jahre.

Diese Nebenstelle sollte, so hieß es damals, die Strecke nach der Elektrifizierung der Strecken Köln-Gerolstein und Euskirchen-Bonn mit Fachpersonal abdecken. Diese vorher genannten Kollegen sind mittlerweile bereits in Rente gegangen oder verstorben.

Soweit zu dem oben genannten Artikel bezüglich der Elektrifizierung der Eifelstrecke Köln-Euskirchen-Gerolstein und der Voreifelstrecke Euskirchen-Bonn. Aber die Hoffnung stirbt in diesem Land ja bekanntlich zuletzt.

Peter Damsch,
Euskirchen

Unsere Leserinnen und Leser haben hier mit ihren Meinungen das Wort. Wegen der großen Zahl der Briefe kann nur eine Auswahl veröffentlicht werden; ebenso sind Kürzungen oft unvermeidlich.