

Bürgeranregung an die zuständigen Gremien der Städte und Gemeinden Morsbach, Waldbröl, Reichshof (betrifft Ortsteil Denklingen), Wiehl und Gummersbach sowie des Oberbergischen Kreises

Abs.

Felix Staratschek, Freiligrathstr. 2, 42477 Radevormwald 02195 / 8592

sachkundiger Bürger der Alternativen Liste Radevormwald (AL) im städtischen Verkehrsausschuss

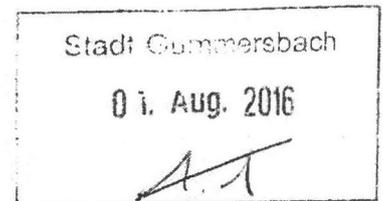
Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

frühere Aktivitäten:

OVAG- Fahrgastbeirat

AG Verkehr der Remscheider Agenda 21

verkehrspolitischer Sprecher der ÖDP Bergisches Land (bis Juni 2014)



Beschlussentwurf:

Die Gremien der Gemeinden und des Kreises beschließen:

Die Politiker fordern, dass das gesamte Spiekermanngutachten zur Wiehltalbahn sowie dazu verfasste Stellungnahmen komplett im Internet veröffentlicht werden, um Eisenbahnfachleuten und der Öffentlichkeit (dem Souverän demokratischer Politik) eine unabhängige Bewertung der Aussagen der Studie zu ermöglichen.

Die Unterlagen sollen (wie die Texte der Urteile des Bundesverfassungsgerichtes) für nicht-kommerzielle politische Zwecke frei zur Nutzung und Verbreitung stehen.

Begründung

Radevormwald, den 28. 7. 16 Felix Staratschek

Aufgrund der fehlenden Öffentlichkeit dieser Studie ist eine nachvollziehbare Bewertung der Studie nicht möglich. Aber Aufgrund der Erfahrungen mit solchen Studien kann eine kritische Bewertung durchaus einen Einfluss haben. Getreu dem Motto, wer etwas verhindern will sucht Gründe, wer etwas bewegen will, sucht Wege, habe ich den Eindruck, dass diese Studie dem ersten Ziel dient, Gründe zu nennen, warum die Strecke zu teuer ist bei einer gleichzeitigen Vernachlässigung der Suche nach Möglichkeiten Kosten zu senken und weiteren Nutzen zu finden. Anders ist es für mich nicht zu erklären, dass diese Studie bisher nicht für die Öffentlichkeit komplett ins Netz gestellt wurde.

Folgende Fragen können nur beantwortet werden, wenn die ganze Studie und alle Stellungnahmen dazu frei zugänglich im Netz stehen. Politiker mit Verantwortung sollten kein Urteil über die Wiehltalbahn fällen, bevor diese Fragen nicht nachvollziehbar und glaubwürdig beantwortet wurden:

1. Welche Strecke kann denn noch reaktiviert werden, wenn mehr als 3000 Fahrgäste auf der Wiehltalbahn nicht ausreichen, diese wieder für den ÖPNV zu nutzen?

2. Stimmen die Zahlen der Studie?

3. Die Strecke verträgt noch immer die Achslasten von 20 Tonnen für schwere Güterzüge (bei 4 Achsen 80 Tonnen statt 40 Tonnen beim LKW!). Wie kommt das Spiekermanngutachten bei diesem relativ guten Streckenzustand zu den hohen Kostenannahmen?

4. In die Strecke haben der Verein oder beim Boxberg auch andere Träger Geld investiert, so dass u.a. am Boxberg in Waldbröl, an der Denklinger Brücke und im Bahnhof Wiehl die Strecke in einem besonders guten Zustand ist. Wurden diese sanierten Abschnitte bei den Kosten einer Reaktivierung abgezogen? Sind einige Kosten durch Maßnahmen verursacht, die zur Reaktivierung der Strecke gar nicht durchgeführt werden müssten und so ohne Notwendigkeit die Strecke schlechtrechnen?

5. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke erfordert eine neue Struktur des Busverkehrs als Zubringer zur Schiene. Das Zusammenspiel von Bus und Zug bringt in der Regel mehr Fahrgäste, als ein reiner Busverkehr. Wurde das bei der Nutzenberechnung berücksichtigt?

6. Der Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreises sieht einen neu einzurichtenden Schnellbus zwischen Wiehl und Gummersbach vor. Dieser müsste zu 100% vom Kreis finanziert werden, während die Wiehltalbahn durch Regionalisierungsmittel finanziert wird und den Schnellbus ersetzen würde. Der Schnellbus würde im Ggs. zur Wiehltalbahn Bielstein und Osberghausen nicht bedienen. Wurde diese Einsparung einer gewünschten künftigen Busleistung und die bessere Bedienung von Bielstein in die Nutzenberechnung einbezogen? Quelle:

www.obk.de/nahverkehrsplan

7. Thema Güterverkehr: Im Wiehl, Waldbröl und in Morsbach haben große Betriebe ihren Standort, die für die Zulieferung und den Versand wieder auf die Schiene setzen können, wenn ein Angebot geschaffen wird.

Die kreiseigene Bentheimer Eisenbahn ist ein Paradebeispiel, was man aus der Schieneninfrastruktur in einer Region machen kann, die wesentlich strukturschwächer ist, als der Oberbergische Kreis. Die Wiehltalbahn als kreiseigene Eisenbahn böte die Chance, gleiches im Oberbergischen Kreis zu erreichen.

Im weiten Umfeld gibt es keine Ladestellen der DB mehr, so dass über die Wiehltalbahn der ganze mittlere und südliche Oberbergische Kreis mit moderner Logistik an die Schiene angebunden werden kann. Eine alte Steinbrecheranlage mit Anschlussgleis außerhalb von Wiehl könnte zum Logistikzentrum für den Kreis ausgebaut werden, wo über Mobiler- LKW Container zwischen LKW und Waggon wechseln können und die ganze Region bedient werden kann.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Mobiler>

Gleisanschlüsse und Ladestellen an den alten Bahnhöfen oder an neueren Industrieanlagen können geschaffen werden und so die Firmen BPW Kotz und Söhne, Caspari Palettenwerk und Montaplast angebunden werden. Die Forstbetriebe können ihre Hölzer über die Schiene versenden. Zusätzlich können Transporte aus Gummersbach, Bergneustadt, Olpe, Freudenberg, Much, Engelskirchen, Nümbrecht und Reichshof per Mobiler- LKW an die Wiehltalbahn angebunden werden.

Während für die Neubaustrecke Ulm – Stuttgart ein reger Güterverkehr mit heute gar nicht

existenten leichten Güterzügen angenommen wurde, um diese Strecke zu rechtfertigen, scheint auf der Wiehltalbahn der viel realistischere Nutzen des Güterverkehrs, den diese Bahnstrecke für die ganze Region haben würde, nicht berücksichtigt zu werden. Ebenso müssten die Investitionsgelder auf den Personenverkehr und den Güterverkehr aufgeteilt werden. Anschlussgleise einer Firma könnten von anderen Firmen mitgenutzt werden. Wie wirkt sich eine Berücksichtigung des Güterverkehrs auf den Nutzen-Kosten-Index NKI aus?

Video zur Bentheimer Eisenbahn: <https://www.youtube.com/watch?v=YiWIWudGEQA>

Video zum Mobiler- LKW, der überall die Verknüpfung von Schiene und Straße erlaubt, auch im Werksverkehr: <https://www.youtube.com/watch?v=5HA11a0SMkk>

8. Die Wiehltalbahn erhöht die Wirtschaftlichkeit vorhandener Bahnstrecken durch die Zuführung weiterer Fahrgäste. Wurde das beim Nutzen berücksichtigt?

9. Wieweit kann die Streckengeschwindigkeit gesenkt werden, ohne den Zugumlauf zu beeinträchtigen? Welche Investitionskosten können damit gespart werden?

10. Wie sieht das Nutzen- Kosten- Verhältnis aus, wenn die Wiehltalbahn anfangs nur zwischen Waldbröl und Osberghausen pendelt und so die Trassenpreise von Osberghausen bis Gummersbach eingespart werden? Der Aggertaler müsste dann einen neuen Halt in Osberghausen bekommen.

<http://viertuerme.blogspot.de/2016/01/vorschlag-für-einen-preiswerteren.html>

11. Gibt es Belege dass die Zweigleisigkeit der Strecke Osberghausen – Gummersbach entwidmet wurde oder kann durch ein Fehlen dieser Belege davon ausgegangen werden, dass dies formal noch immer eine zweigleisige Strecke ist, wo nur durch eine Reparatur eines defizitären Zustandes das zweite Gleis wieder betriebsfähig gemacht werden müsste? Das könnte die Kosten für den zweigleisigen Ausbau deutlich senken, so dass der Aggertaler durch eine längere Zweigleisigkeit weniger anfällig für Verspätungen wird und die Zufriedenheit der Fahrgäste und damit auch die Fahrgastzahlen zunehmen.

12. Gibt es die Chance über niederschwellige Angebote die Zukunft der Wiehltalbahn zu retten oder einen Vorlaufbetrieb für den ÖPNV zu schaffen? So gibt es auf der Bördebahn nur an Samstagen und Sonntagen zwischen Düren und Euskirchen 4 Zugpaare, auf der schwäbischen Alb bietet der Ulmer Spatz zum regulären ÖPNV- Tarif Fahrten an (sehr beliebt bei Radfahrern!) und auch im Schülerverkehr wird diese Strecke wieder genutzt. Ist ein solcher reduzierter Verkehr auf der Wiehltalbahn zu einem guten Nutzen-Kosten- Faktor machbar, um durch Trasseneinnahmen den Erhalt der Wiehltalbahn absichern zu können?

<http://www.swr.de/eisenbahn-romantik/795-dampflok-97501-schwaebische-alb-bahn/-/id=98578/did=11618262/nid=98578/f12xgn/>

13. Ist den Entscheidern bewusst, das auf fast allen reaktivierten Strecken die Fahrgastprognosen weit übertroffen wurden und deshalb eine große Chance besteht, den Nutzen Kosten Index NKI so deutlich zu verbessern?

14. Ist Ihnen bekannt, dass Ende der 60er Jahre die DB- Direktion Wuppertal die Modernisierung des bergischen Schienennetzes und die Reaktivierung der Wiehltalbahn prüfen ließ und dabei auf ein gutes, leider nie umgesetztes Konzept kam, welches den Schienenverkehr massiv aufgewertet hätte?

<http://viertuerme.blogspot.de/2011/10/eisenbahn-wuppertaler-einsichten-von.html>

Diskutieren Sie mit in der Facebookgruppe:

ÖPNV auf der Wiehltalbahn Gummersbach Wiehl Waldbröl Morsbach

<https://www.facebook.com/groups/581545588685502/>