



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
Ortsgruppe Kassel

Kassel, 20. November 2020

PRESSEMITTEILUNG

GDL Kassel begrüßt Elektrifizierungspläne des Landes Hessen

Die Ortsgruppe Kassel der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer begrüßt die am gestrigen Donnerstag durch den hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir vorgestellten Pläne: Von den etwa 2600 Kilometer Eisenbahnstrecken in Hessen sind etwa zwei Drittel elektrifiziert, von den verbliebenen knapp 900 Kilometern sollen nun 600 ebenfalls für den elektrischen Eisenbahnbetrieb ertüchtigt werden.

Lars Wachsmuth, stellvertretender Vorsitzender der Ortsgruppe hierzu: „Wir sehen dadurch die Chancen für eine erhebliche Verbesserung des Angebotes. Besonders im Nahverkehr eignen sich elektrische Lokomotiven und Triebwagen, verfügen diese doch über ein hohes Beschleunigungs- und Bremsvermögen, wodurch nicht nur kürzere Fahrzeiten möglich werden, sondern unter Umständen auch zusätzliche Halte bedient werden können.“

Die Entscheidung hilft auch dabei die Betriebskosten zu senken, da elektrisch über Oberleitung angetriebene Züge im täglichen Betrieb und der Wartung in der Regel auch wirtschaftlicher sind als Diesel-, Hybrid-, Akku- oder die bald im Rhein-Main-Gebiet zum Einsatz kommenden Wasserstoff-Züge. Die Investitionen in die Oberleitung sind anfangs beträchtlich, bringen aber langfristig große Vorteile. Bei schwach befahrenen Strecken trugen sich diese Kosten bislang aber meist nicht. Die Entscheidungen, welche Strecken mit Oberleitung ausgestattet wurden oder nicht stammen zumeist noch aus einer Zeit, als die ehemaligen deutschen Staatsbahnen in West- wie Ostdeutschland allein entschieden, was für ihre Verkehre sinnvoll war.

Patrick Rehn, verkehrspolitischer Sprecher der GDL-Ortsgruppe Kassel ergänzt: „Diese Situation hat sich jedoch spätestens seit dem Jahr 1994 geändert, als mit der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs die Verantwortung von den Unternehmen auf durch die Bundesländer gegründete oder beauftragte Organisationen überging. Diese sorgen mit einheitlichen Tarifen und abgestimmten Fahrplänen für einen erheblichen Fahrgastzuwachs, was auch den hessischen

Verkehrsverbänden NVV und RMV in den letzten über 25 Jahren hervorragend gelungen ist. Stillgelegte Strecken wurden und werden reaktiviert und von den Fahrgästen teilweise besser genutzt, als dies die besten Prognosen erwarten ließen.“

Die Frage der Elektrifizierung drängt sich also nicht erst durch die Klimaschutzdebatte mit der Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe auf, sondern auch vor dem Hintergrund eines Angebotes was besser, attraktiver und schneller sein soll und kann. Zudem könnten beispielsweise auch im Ausflugsverkehr neue Verbindungen geschaffen werden, da nicht zuletzt durch die aktuelle Corona-Situation zu erwarten ist, dass der inländische und vor allem regionale Tourismus mit Tagesausflügen und Kurzurlauben bald wieder zunehmen werden. Vorstellbar erscheinen auch Linien-Verknüpfungen wie beispielsweise Korbach – Kassel-Wilhelmshöhe – Bad Hersfeld oder Frankfurt – Marburg – Frankenberg – Willingen.

Die GDLer aus Kassel setzen allerdings auf ein abgestimmtes Vorgehen mit Augenmaß. Wachsmuth: „Es macht nur begrenzt Sinn nun die Elektrifizierung von Strecken „übers Knie zu brechen“, bei welchen erst vor wenigen Jahren hohe Beträge in die Modernisierung oder den Kauf von Triebwagen investiert wurden und die Vertragslaufzeiten auf diesen Strecken noch über zehn Jahre beträgt. Was wir also in Hessen brauchen ist nicht nur die Prüfung, Planung und Erstellung der Elektrifizierung von Bahnstrecken, sondern eines gesamthaften Konzepts.“

Rehn sieht in diesem Zusammenhang auch die Pläne der Bundesregierung zum Deutschland-Takt: „Mit dieser Initiative gibt es bereits ziemlich weit fortgeschrittene Planungen, wie der Bahnverkehr im Jahr 2030 aussehen könnte. Neben den vorgesehenen Fahrzeiten sind dabei auch Fahrzeugkonzepte hinterlegt, welche nun verbessert und angepasst werden müssten, um die Vorteile auch anzuwenden. Und man muss unter Umständen auch die Bahnsteige anpassen und bei eingleisigen Strecken neue Kreuzungsmöglichkeiten mit längeren Gleisen schaffen. Einem Schildbürgerstreich gleich käme dann allerdings die Schließung oder Reduzierung von Ausweichmöglichkeiten an anderen Stellen. Was wir brauchen sind nämlich mehr Schienen, auch und besonders in den ländlichen Regionen um hier beispielsweise wieder Schienengüterverkehr zu ermöglichen, um die Anwohner von Städten und Dörfern vom Lkw-Durchgangsverkehr zu entlasten.“

Lars Wachsmuth abschließend: „Der Bahnverkehr muss nicht nur umweltfreundlicher, sondern dessen Infrastruktur auch weiter ausgebaut und verbessert werden. Nur dann haben die Züge im Personen- und Güterverkehr tatsächlich die Möglichkeit Marktanteile vom Pkw und Lkw zurückzugewinnen und nicht nur elektrisch, sondern auch durch häufigere und schnellere Verbindungen einen Teil zur Verkehrswende beizutragen.“