



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn
Dr. Ralf Bammerlin
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 23. Januar 2019

Per E-Mail: Ref-E13@bmvi.bund.de

Lieber Herr Dr. Bammerlin,

ich möchte mich dem Dank der Kollegen für die Einbindung in die Förderung der Elektrifizierung im Schienenwesen von Herrn Flege anschließen. Allerdings sind aus unserer Sicht einige Aspekte in der Nachbetrachtung des gestrigen Termins und der übergebenen Unterlagen durchaus kritisch zu würdigen bzw. zu hinterfragen, die ich in diesem Schreiben zusammenfassen möchte.

- 1) Schon zum Nachweis der Ernsthaftigkeit halten wir es für erforderlich, dass baureife Maßnahmen kurzfristig aus dem Programm finanziert oder beschleunigt werden. Diesbezüglich würde ich gerne noch einmal darum bitten, dass die DB Netz (oder das EBA) Auskunft über den Stand bestehender Planrechtsbeschlüsse und den Stand von Planungsverfahren für bereits angeplante Vorhaben gibt.
- 2) Die bereits vorgestellte Zahl von möglichen Vorhaben muss zügig dahingehend priorisiert werden, dass die wichtigsten Vorhaben (kleiner 5) sehr schnell in die Diskussion vor Ort gegeben werden kann.
- 3) Wir schlagen eine veränderte Priorisierung für das Programm vor. Die Resilienz des Netzes durch die Elektrifizierung von potenziellen Ausweichstrecken zu stärken, findet unsere ausdrückliche Zustimmung. Unterbrechungen bzw. Qualitätsmängel durch Umwege und Kapazitätsmängel beeinträchtigen den SGV nicht nur im jeweils konkreten Fall, sondern sie untergraben das Leistungsversprechen und führen zur Abwanderung auf die Straße. Noch etwas wichtiger scheint uns aber die beabsichtigte deutliche Steigerung der Verkehrsleistung und des Marktanteils bei Begründung und Ausgestaltung des Programms im Güterverkehr zu sein. Diesen Punkt sieht auch der Masterplan Schienengüterverkehr im Abschnitt 6 vor:

Die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes und elektromobile Lösungen für Vor- und Nachläufe zur Schiene sind der Schlüssel für den durchgängigen elektromobilen Gütertransport. Neben einem Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben sind standardisierte und kostengünstige technische Lösungen zu entwickeln.

Durchgängig elektromobile Transportkette

Die Elektromobilität auf der Schiene ist weiter auszubauen. Ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung von Strecken im Schienennetz stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und be-

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeing
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

schleunigt die Energiewende. Dies ist gerade mit Blick auf den Güterverkehr eine notwendige Voraussetzung zur Erfüllung der Ziele des Klimaschutzplans und der bis 2050 umzusetzenden Dekarbonisierung des Verkehrs. Hohe Kosten und Planungsprobleme stehen einer zügigen Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken heute vielfach entgegen. Es ist zu prüfen, inwieweit der Aufwand für die Elektrifizierung auf technischem und planungsrechtlichem Gebiet reduziert werden kann.

Die sich dabei ergebende konzeptionelle Überschneidung mit der Auswahl- und Priorisierungslogik des BVWP ist hinzunehmen und kann – ähnlich wie bei den D-Takt-Vorhaben – spätestens in der Überarbeitung des Bedarfsplangesetzgebung spätestens berücksichtigt werden. Abgesehen davon wird die Aufgabe der Streckenelektrifizierung auch 2030 nach unserer Einschätzung noch längst nicht abgeschlossen sein.

- 4) Der Doppelnutzen für die jeweils andere Verkehrsart bei den SPV-relevanten Vorhaben und den dem SGV zugeschriebenen Vorhaben sollten unbedingt konzeptionell bewertet werden – spätestens bei der Verkehrsplanung und Trassenbestellung stoßen die Betreiber bzw. Besteller auf einer durch die Elektrifizierung verbesserten Infrastruktur ohnehin aufeinander. Die „Zusatz-Elektrifizierung“ muss mit dem D-Takt-Fahrplankonzept abgeglichen werden. Dies gilt insbesondere für die Entlastung der auch vom SPV schon heute stark und künftig noch stärker genutzten Knoten von durchgehendem Güterverkehr durch die Elektrifizierung von tangentialen oder um den Knoten herum verlaufenden Strecken.
- 5) Die Budgetmittel, über die gestern gesprochen wurde, rechtfertigen unseres Erachtens kein derart aufwändiges Verfahren zur Identifikation von einzelnen Vorhaben. Wir sind der Auffassung, dass für den angesprochenen Zeitraum bis 2030 im Mittel eine Summe von mindestens 200 Millionen Euro p.a. alleine für SGV-begründete Vorhaben bereitgestellt werden muss, so dass ungefähr 100 Streckenkilometer pro Jahr ausgerüstet werden können (unter der Voraussetzung der entsprechenden Beplanung).
- 6) Auch unter der Annahme höherer Budgets und damit Einzelvorhaben erscheint uns das (Vor-)Auswahlkonzept von Trimode an einigen Stellen dringend überprüfungsbedürftig:
 - Es ist nicht einsehbar, dass bereits Güterverkehr vorhanden sein muss
 - Eine bestehende Nachruhe der Strecke darf kein Ausschlussgrund sein
 - Es ist nicht zu verstehen, dass eine hohe Belastung aus dem SPNV die SGV-begründete Elektrifizierung per se ausschließt
 - Das andiskutierte Thema, sinnvollerweise auch „kleine“ infrastrukturelle Maßnahmen („Kurven“) mit zu fördern, ist in der Unterlage nicht enthalten.
 - Uns scheint, dass nicht aktuelle Prämissen sowohl zugseitig als auch infrastruktureitig verwendet werden. Im Einzelnen muss u.E. zugrunde gelegt werden:
 - Streckenklasse D 4
 - KV-Profil mindestens P/C 400 bzw. P/C 70
 - Überholgleise mit mindestens 550 Metern Länge
 - Ggf. höhere Grenzlasten bis 1.600 Tonnen oder einfache Organisation eines Schiebetriebes/einer Vorspannlok für eine volle „Resilienz-Fähigkeit“
 - Es muss dringend präzisiert werden, wo der nicht zu fördernde Anlagenbereich beginnt – im SGV wie auch bei Maßnahmen aus dem beabsichtigten GVFG-Programm müssen beispielsweise Oberleitungen die Bedienung von Ladestellen oder Gleisanschlüssen ermöglichen, selbst wenn – bis zu einem gewissen Grad nachvollziehbar – Terminals und andere Anlagen nicht gefördert werden sollen.

- 7) Das als dritter Bereich der möglichen Förderung genannte Thema von „Ladestrecken“ für batteriegetriebene Fahrzeuge ist aus unserer Sicht im SGV-Streckenbetrieb nicht einschlägig – im Rangierbetrieb möglicherweise schon.
- 8) Wir unterstützen ausdrücklich den Hinweis von Herrn Kerth auf die notwendige Prüfung zur Kostensenkung und würden dort auch die übliche Planungskostenpauschale von 18 Prozent einbeziehen, da eine reine Elektrifizierung keine allzu großen methodischen und planungsrechtlichen Abstimmungen erfordern sollte.
- 9) Bezüglich der gezeigten Übersicht fiel für uns unmittelbar auf, dass die Verbindung von Tübingen nach Horb „gefehlt“ hat. Die Ablehnung, die Strecke Plauen – Vojtanov zu elektrifizieren, bitten wir noch einmal zu überprüfen. Insbesondere vor dem Hintergrund der noch längere Zeit in Anspruch nehmenden Vorhaben der Elektrifizierung des Ostkorridors und der Strecke Markredwitz-Cheb würde hier mit relativ überschaubarem Aufwand eine erhebliche Verbesserung der Resilienz der deutsch-tschechischen Verbindungen geschaffen werden können.
- 10) Eine gemeinsame Diskussion mit den Ländern halten wir für sinnvoll – insbesondere um auch die Eigenbeteiligung der Länder an einer Elektrifizierungsstrategie der NE-Bahnen abzuklären.

Eine weitergehende Stellungnahme würden wir unter Umständen zu einem späteren Zeitpunkt abgeben.

Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer