

Stellungnahme Deutsche Bahn AG Masterplan „Elektrifizierung NRW“

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/801**

A11

Deutsche Bahn AG

Konzernbevollmächtigter
für das Land Nordrhein-Westfalen

Werner J. Lübberink

Düsseldorf, 12.09.2018

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
1. Elektrifizierungsvorhaben in Nordrhein-Westfalen	3
1.1 Elektrifizierungsvorhaben in Umsetzung / Planung	3
1.2 Vorhaben / Projektideen in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und DB AG (noch keine Entscheidung zur Projektdurchführung gefallen)	4
2. Bundesweites Programm	4
3. Grundsätzliche Voraussetzungen für eine 100%-Elektrifizierung; zeitliche Aspekte	4
Fazit	5
Ansprechpartner	6

Einleitung

Zum Antrag „Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW“ der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen des Landtags NRW vom 8. Mai 2018 nimmt die Deutsche Bahn AG, vertreten durch den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für das Land Nordrhein-Westfalen und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, Regionalbereich West und DB Energie GmbH, Betriebsbereich West, wie folgt Stellung:

Der im Antrag formulierte Nutzen einer Elektrifizierungsoffensive für Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen (NRW) muss im Rahmen des Masterplans durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung ausgearbeitet werden. Hier wird es um zwei Themenkreise gehen:

1. Wie hoch ist der Nutzen einer vollständigen Elektrifizierung für die Luftqualität (Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzaspekte)?
2. Wie hoch ist der Nutzen einer vollständigen Elektrifizierung für die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)?

Kernaspekte sind hier: Betriebsqualität, Schnelligkeit und Kapazität. Der detaillierte Nutzen hierzu sollte mit einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) nachgewiesen werden.

Bei beiden Themenkreisen sollte untersucht werden, inwieweit alternative Antriebstechnologien wie z. B. Batterie-, Brennstoffzellen- oder Hybridantriebe auf diese beiden Nutzenaspekte einzahlen.

1. Elektrifizierungsvorhaben in Nordrhein-Westfalen

Bereits heute wird die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern in NRW (VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr; NVR – Nahverkehr Rheinland; NWL – Nahverkehr Westfalen-Lippe) aktiv vorangetrieben.

Im Folgenden sind unter Punkt 1.1 die Vorhaben, die sich in Umsetzung / Planung befinden und unter Punkt 1.2 die Vorhaben, die sich in Abstimmung befinden, aufgeführt:

1.1 Elektrifizierungsvorhaben in Umsetzung / Planung

Vorhaben	Inbetriebnahme (Ziel)	Aufgabenträger
1. Elektrifizierung Grenzübergang Herzogenrath/Heerlen (NL)	12/2018	NVR
2. Elektrifizierung Wesel - Bocholt;	12/2019 ¹	VRR
3. Köln - Horrem - Bergheim - Bedburg (Erft)	offen	NVR
4. Elektrifizierung Ringbahn Herzogenrath – Alsdorf – Stolberg Hbf und Talbahn Stolberg Gbf – Weisweiler – Langerwehe (keine DB-Infrastruktur)	12/2024	NVR
5. Dornap-Hahnenfurth – Mettmann Stadtwald – Düsseldorf-Gerresheim sowie Neuss – Kaarster See (keine DB-Infrastruktur)	12/2019	VRR

¹Abhängig von Planrecht und externen Ressourcen

1.2 Vorhaben / Projektideen in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und DB AG (noch keine Entscheidung zur Projektdurchführung gefallen)

Vorhaben	Aufgabenträger
1. Elektrifizierung Voreifelbahn Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel	NVR
2. Elektrifizierung Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall	NVR
3. Elektrifizierung Köln Frankfurter Straße – Overath – Gummersbach (Oberbergische Bahn)	NVR
4. Elektrifizierung Millingen – Xanten	VRR
5. Elektrifizierung Dortmund-Hörde – Schwerte (Ruhr) – Iserlohn	VRR
6. Elektrifizierung Münster Zentrum Nord – Gronau – Enschede (NL)	NWL
7. Elektrifizierung Bielefeld – Lage	NWL
8. <i>Alternative Antriebstechnologien (ggf. mit Teilelektrifizierung) auf dem Niederrhein-Münsterland-Netz (Technik: offen, vsl. Batteriezüge)</i>	VRR

2. Bundesweites Programm

Zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt die DB Netz AG ein bundesweites Elektrifizierungsprogramm auf, das ebenfalls zu einer weiteren Verdichtung der elektrifizierten Strecken in NRW beitragen wird.

Sowohl im Koalitionsvertrag der Bundesregierung als auch im „Masterplan Schienengüterverkehr“ des BMVI wird klar herausgestellt, dass zusätzliche Maßnahmen unternommen werden sollen, um die Elektrifizierung des deutschen Streckennetzes verstärkt voranzutreiben. Dieser Masterplan legt den Fokus explizit auf den Schienengüterverkehr (SGV).

In einem ersten Schritt werden derzeit die Rahmenbedingungen (wie Förder- und Finanzierungskriterien) für das Sonderprogramm von Seiten des BMVI erarbeitet und abgestimmt. In diesem Zusammenhang werden auch der Programmzuschnitt, die Abgrenzung zu bestehenden Programmen, sowie die entsprechenden Aufnahmekriterien entwickelt.

Die Arbeiten befinden sich gegenwärtig noch in einem sehr frühen Stadium, so dass weder zum Umfang der Förderhöhe noch zu Anzahl oder konkreten Maßnahmen eine Aussage getroffen werden kann.

3. Grundsätzliche Voraussetzungen für eine 100%-Elektrifizierung; zeitliche Aspekte

Ungeachtet der Bewertung des Nutzens einer Elektrifizierungsoffensive in NRW wird die Erfüllung folgender Voraussetzungen eine wesentliche Rolle für die Umsetzung des Masterplans „Elektrifizierung“ spielen:

- Energieversorgung sicherstellen:

Voraussetzung ist ein Ausbau der vorhandenen Bahnstromversorgung. Es müssen zusätzliche Unterwerke, Schaltposten und Kuppelstellen mit entsprechendem Platzbedarf gebaut werden. Weiterhin sind zusätzliche Trassen für Hochspannungsleitungen zur Anbindung der Unterwerke an die vorhandene Bahnstromversorgung (110 kV-Netz) erforderlich – für diese ist ein Planungsvorlauf von circa 15 Jahren zu berücksichtigen.

- Herstellung eines ausreichenden Lichtraumprofils für die Elektrifizierung:

Noch nicht elektrifizierte Strecken weisen vielfach ein Lichtraumprofil aus, welches nur unter erheblichem Aufwand hergerichtet werden kann (z. B. zu enge Tunnelröhren, Straßenüberführungen mit zu niedriger Durchfahrhöhe). Dies ist häufig der Hauptgrund für eine noch nicht erfolgte Elektrifizierung.

- Abwägen:

Die Elektrifizierung der letzten Meile im SGV-Bereich ist teilweise aus technischen Gründen nicht möglich (z. B. Containerbahnhöfe, Brandgefahr bei Chemie-Standorten; hier entsteht ein hoher Aufwand und Platzbedarf für das Umspannen). Ist also eine Elektrifizierung auch der „letzten Meile“ im SGV mit teils erheblichem Aufwand sinnvoll?

- Finanzierung sicherstellen:

Die Höhe der Gesamtkosten ist derzeit nicht bekannt, wird aber – bereits wegen der oben angeführten Aufwandspositionen – sehr hoch ausfallen. Die finanziellen Mittel des Landes für dringend benötigte Ausbaumaßnahmen, die der Verlagerung vom Individualverkehr auf die Schiene sowie der deutlichen Verbesserung der Pünktlichkeit vor allem in den Metropolen dienen (Beispiel Knoten Köln), werden voraussichtlich in Konkurrenz zu den benötigten Mitteln für eine Elektrifizierung stehen. Reine Elektrifizierungsvorhaben sind für die DB Netz AG wirtschaftlich schwer abbildbar. Daher wird eine sehr hohe Förderung der öffentlichen Hand notwendig sein.

Neben dem bereits oben skizzierten sehr langen Planungsvorlauf für die Errichtung von Hochspannungsleitungen sind ferner folgende Aspekte hinsichtlich der Programmlaufzeit zu beachten:

- Sofern mit der Elektrifizierung eine deutliche Kapazitätssteigerung verbunden ist – was im Rahmen einer EBWU im Einzelfall zu prüfen ist (siehe oben) – wird ein Planfeststellungsverfahren obligatorisch – die Projektlaufzeit verlängert sich dadurch deutlich.
- Ferner spielen in zeitlicher Hinsicht die Verfügbarkeit externer Ressourcen am Markt eine große Rolle (Planungsbüros, Bauunternehmen, etc.).

Fazit

Im Hinblick auf den „Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW“ sind aus Sicht der Deutschen Bahn AG zusammenfassend folgende Punkte zu beachten:

- Der im Antrag formulierte Nutzen einer Elektrifizierungsoffensive für Bahnstrecken in NRW muss im Rahmen des Masterplans durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung ausgearbeitet werden.
- Bereits heute wird die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern aktiv vorangetrieben. In den nächsten 3 Jahren sollen 3 weitere Strecken(abschnitte) elektrifiziert werden. Weitere 8 Strecken(abschnitte), bzw. Netze befinden sich in der Abstimmung.
- Zwecks Erstellung eines „Masterplans Elektrifizierung“ für NRW sollten die Ergebnisse der Planungen des netzweiten Programms mit dem BMVI abgewartet werden.
- Häufige Gründe für eine noch nicht erfolgte Elektrifizierung von (weiteren) Strecken(abschnitten) sind der außerordentlich hohe Aufwand im Zusammenhang mit kom-

plizierten Lichtraumprofilen und die hohen Aufwände für eine Elektrifizierung der „letzten Meile“ im SGV.

- Wegen der sehr anspruchsvollen Voraussetzungen, die für eine (fast) vollständige Elektrifizierung erfüllt werden müssen, ist der geplante Zeitrahmen (bis 2028) sehr angespannt und bedarf einer intensiven Ausarbeitung.
- Auch wenn der finanzielle Aufwand noch nicht abschätzbar ist, wird er außerordentlich hoch sein. Es ist fraglich, ob ein vollständiger Masterplan neben dringend benötigten Vorhaben auf überlasteten Strecken und in Knoten finanzierbar ist. Im Fall der Konkurrenz muss die Verkehrspolitik im Rahmen der eingangs erwähnten Nutzen-Kosten-Untersuchung sorgfältig abwägen, welche Maßnahmen eher geeignet sind, die Luftqualität und die Akzeptanz des SPNV in NRW zu verbessern.
- Nicht zuletzt aus oben genannten Gründen sollten in einem eventuellen Masterplan alternative Antriebe als gleichwertig mitberücksichtigt werden.

Ansprechpartner

Deutsche Bahn AG

Konzernbevollmächtigter
für das Land Nordrhein-Westfalen
Werner J. Lübberink
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf

werner.luebberink@deutschebahn.com

DB Netz AG

Regionalbereich West
Leiter Infrastrukturentwicklung
Dr. Daniel Thelen
Hansastr. 15
47058 Duisburg

daniel.thelen@deutschebahn.com

DB Energie GmbH

Betriebsbereich West
Leiter
Ralf Nitsch
Schwarzer Weg 100
51149 Köln

ralf.nitsch@deutschebahn.com

