



**Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen
am 12. September 2018 zum Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW**

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 17. WAHLPERIODE
STELLUNGNAHME 17/802
A11

Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen wird am 12. September 2018 eine Anhörung zum Thema Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW durchführen.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), dankt für die Einladung zu dieser Anhörung und übersendet dem Verkehrsausschuss folgende Stellungnahme.

I. Ausgangslage

In Nordrhein-Westfalen sind derzeit (Datenstand 2015) rund 59 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert. Damit entspricht der Elektrifizierungsgrad in Nordrhein-Westfalen in etwa dem Bundesdurchschnitt. (Quelle: Statistisches Bundesamt: Betriebsdaten des Schienenverkehrs).

Ebenso wie in der Bundesrepublik insgesamt besteht damit auch in Nordrhein-Westfalen ein erheblicher Nachholbedarf bei der Elektrifizierung des Schienennetzes.

Ein etwas günstigeres Bild ergibt sich für Nordrhein-Westfalen bei den grenzüberschreitenden Strecken. Die sechs im Betrieb befindlichen Eisenbahngrenzübergänge, die Nordrhein-Westfalen mit dem Ausland verbinden, sind überwiegend elektrifiziert. Derzeit (Sommer 2018) sind nur die Eisenbahngrenzübergänge Herzogenrath – Landgraaf (NL) und Gronau – Enschede (NL) nicht elektrifiziert. Bei erstgenanntem Übergang ist allerdings die Elektrifizierung in Bau; die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2018 terminiert. Ab Ende 2018 verbleibt somit nur Gronau – Enschede (NL) als einziger nicht elektrifizierter Eisenbahngrenzübergang in Nordrhein-Westfalen.

Bei der Mehrzahl der nicht elektrifizierten Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen hat sich die Nutzung in den vergangenen Jahren deutlich intensiviert. Insbesondere die stark steigende Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat dazu geführt, dass heute auf zahlreichen nicht elektrifizierten Strecken in Nordrhein-Westfalen dichte Taktfahrpläne angeboten werden.

Teilweise werden sogar S-Bahn-Verkehre im 15- oder 20-Minuten-Takt aufgrund der fehlenden Elektrifizierung mit Diesel-Traktion abgewickelt (z.B. auf den Strecken Bonn – Rheinbach (– Euskirchen), Kaarst – Mettmann oder Solingen – Remscheid – Wuppertal). Hinzu kommen zahlreiche weitere nicht elektrifizierte Strecken in Nordrhein-Westfalen mit dichtem Nahverkehrsangebot im 30-Minuten-Takt (u.a. Köln – Engelskirchen, Horrem – Bedburg, Krefeld – Kleve, Münster – Burgsteinfurt – Gronau oder Dortmund – Iserlohn).

Gerade auf intensiv genutzten Strecken wären die positiven Effekte einer Elektrifizierung besonders spürbar (Vermeidung von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen, Reduktion von Lärmemissionen, geringere Betriebskosten, größere Leistungsfähigkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen, Möglichkeit zur verstärkten Nutzung von erneuerbaren Energien).

Darüber hinaus gibt es in Nordrhein-Westfalen auch Streckenabschnitte mit stärkerem Schienengüterverkehr, die nicht elektrifiziert sind. Zu nennen sind hier u.a. Abzw. Tiefenbroich – Flandersbach oder Oberhausen – Walsum.

Auch hier hätte eine Elektrifizierung spürbare positive Effekte.

II. Stellungnahme

Den Vorschlag, einen Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW zu erarbeiten, begrüßen wir ausdrücklich. Nordrhein-Westfalen würde damit zu den ersten Bundesländern gehören, die eine solche Strategie formulieren. Ähnliche Konzepte haben bislang bereits Bayern und Baden-Württemberg vorgelegt.

Auf Bundesebene haben die dortigen Regierungsparteien das Thema ebenfalls auf die Agenda gesetzt, indem sie in ihrem aktuellen Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt haben, den Elektrifizierungsgrad des Schienennetzes in Deutschland von derzeit rund 60 Prozent auf 70 Prozent im Jahr 2025 zu erhöhen. Dafür soll auch eine neue Förderinitiative für die Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken geschaffen werden.

Konkrete Konzepte auf Bundesländerebene sind eine sinnvolle und notwendige Ergänzung der Zielsetzung auf Bundesebene. Zwar liegt die Zuständigkeit für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes beim Bund, aber die Länder haben durch ihre Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr erheblichen Einfluss auf die Nutzung des Schienennetzes.

Auf dem Weg zu einem vollständig elektrifizierten Schienenverkehr werden nach unserer Auffassung in bestimmten Einsatzbereichen auch alternative Antriebe eine Rolle spielen. Insbesondere im SPNV können alternative Antriebe ergänzend zur klassischen Streckenelektrifizierung einen Beitrag leisten, um die Diesel-Traktion zu ersetzen. Die Allianz pro Schiene hat hierzu vor Kurzem das Positionspapier „Nahverkehrszug der nächsten Generation“ veröffentlicht, das in Zusammenarbeit mit Fahrzeugherstellern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Gewerkschaften und Verbänden entstanden ist (Allianz pro Schiene: Nahverkehrszug der nächsten Generation. Emissionsfrei, wirtschaftlich, kundenorientiert: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2018/04/NahverkehrszugDerN%C3%A4chstenGeneration-Positionspapier.pdf>).

Für die konkrete Formulierung eines Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW empfehlen wir die Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Beschreibung des Zielhorizonts, der zeitlichen Perspektive und realistischer Umsetzungsetappen;
- Einbeziehung aller relevanten Akteure;
- Koordinierung mit den Planungen und Vergabeverfahren der Aufgabenträger im SPNV;
- Berücksichtigung von alternativen Antrieben im SPNV in der Gesamtstrategie;
- Klärung der Finanzierung (Bereitstellung eigener Landesmittel und Nutzung von Bundesmitteln);
- Begleitung und Unterstützung der notwendigen Planungsprozesse;
- Vorausschauende Berücksichtigung der Elektrifizierung auch bei Straßenbauvorhaben (d.h. Neubau und Ersatzneubau von Straßenbrücken nur noch mit einer ausreichenden lichten Höhe, die eine spätere Elektrifizierung der Bahnstrecke ohne weitere Anpassung erlaubt).

III. Fazit

Aus Sicht der Allianz pro Schiene besteht in Nordrhein-Westfalen deutlicher Handlungsbedarf, um die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes voranzutreiben. Derzeit steht einem nur durchschnittlichen Elektrifizierungsgrad eine überdurchschnittlich intensive Nutzung vieler nicht elektrifizierter Strecken gegenüber.

Ein Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW ist aus unserer Sicht ein geeignetes Instrument, um auf dem Weg zu einem vollständig elektrifizierten Schienenverkehr voranzukommen. Leistungsfähigkeit, aber auch Akzeptanz des Schienenverkehrs würden von einer weiteren Elektrifizierung spürbar profitieren. Ein attraktiver und leistungsfähiger Schienenverkehr ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der Ziele bei Umwelt- und Klimaschutz.

Berlin, den 05. September 2018

Kontakt:

Dr. Andreas Geißler
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de