

Fragen und Antworten zum Elektrifizierungsziel

1. **Setzt ein Ziel für die Elektrifizierung des Schienennetzes nicht falsche Anreize und befördert die Stilllegung von Diesel-Strecken?**

Das Ziel von 70 Prozent Elektrifizierung bis 2020 bezieht sich auf die Strecken des Bundesschienennetzes. Es ist ein politisches Ziel, das sich die Bundesregierung setzen sollte, um die Elektromobilität in Deutschland voran zu bringen. Es geht darum, den prozentualen Anteil elektrifizierter Strecken dadurch zu steigern, dass zusätzliche Strecken elektrifiziert werden – nicht indem Diesel-Strecken außer Betrieb genommen werden. Eine forcierte Elektrifizierung würde den Schienenverkehr insgesamt attraktiver machen und zu einer steigenden Nachfrage führen - davon würden auch die verbleibenden Diesel-Strecken profitieren.

2. **Was sagt der Anteil der elektrifizierten Strecken über die Streckenqualität aus?**

Der Anteil elektrifizierter Strecken ist als solcher kein Qualitätsindikator für den Zustand des Schienennetzes. Investitionen in die Elektrifizierung verbessern aber die gute Umweltbilanz des Schienenverkehrs noch weiter und stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern. Zum Vergleich: Eine Diesellok stößt im Güterverkehr im Schnitt pro Tonnenkilometer 1,5 Mal mehr CO₂ aus als eine E-Lok, im Schienenpersonennahverkehr liegt der Faktor bei etwa 1,2 pro Personenkilometer.

3. **Befördert ein Elektrifizierungsziel nicht die Verschwendung von Steuergeldern, weil auch wenig befahrene Nebenstrecken elektrifiziert werden könnten?**

Eine Zielsetzung muss von der Auswahl konkreter Projekte begleitet werden, mit denen das Ziel erreicht werden soll. Jedes Elektrifizierungsprojekt wird schon heute auf seine Sinnhaftigkeit geprüft, und Projekte mit einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis werden nicht realisiert. An diesem sinnvollen Vorgehen würde auch ein Elektrifizierungsziel nichts ändern. Eine Verschwendung von Steuergeldern ist auch deshalb ausgeschlossen, weil der Bedarf die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem übertrifft. So werden bislang viele notwendige Elektrifizierungsprojekte aus Geldmangel auf die lange Bank geschoben, z.B. Hof - Regensburg, München - Mühldorf, Chemnitz – Leipzig oder die international wichtige Verbindung Dresden - Görlitz.

4. **Warum sollen gerade 70 Prozent der Bundesschienenwege bis 2020 elektrifiziert werden?**

Von 2005 bis 2010 ist der Anteil der elektrifizierten Strecken im Bundesschienennetz um ca. 0,4 Prozent pro Jahr gestiegen. Die Länge der elektrifizierten Strecken wuchs im gleichen Zeitraum von 19.350 km auf 19.819 km. Ende des Jahres 2010 waren 58,8 Prozent der Strecken des Bundesschienennetzes elektrifiziert. Eine Steigerung auf 70 Prozent im Jahr 2020 würde etwa einer Verdreifachung der derzeitigen jährlichen Ausbaugeschwindigkeit entsprechen. Dieses ambitionierte, aber realistische Ziel ist in Anbetracht der angestrebten Energiewende in Deutschland mehr als angemessen. Denn ohne Verkehrswende wird es eine Energiewende nicht geben.