

Datum: 08.11.2017



Nicht überall unter Spannung: Nur 60 Prozent des Bundesschienennetzes sind elektrifiziert. Die Länderverkehrsminister sehen Nachholbedarf und unterstützen ein „Sonderprogramm“ des Bundes.

© Deutsche Bahn AG/Frank Kniesstedt

Länderverkehrsminister für mehr Oberleitungen im Netz Bundesländer-Vergleich zum Elektrifizierungsgrad: „Sonderprogramm“ gefordert

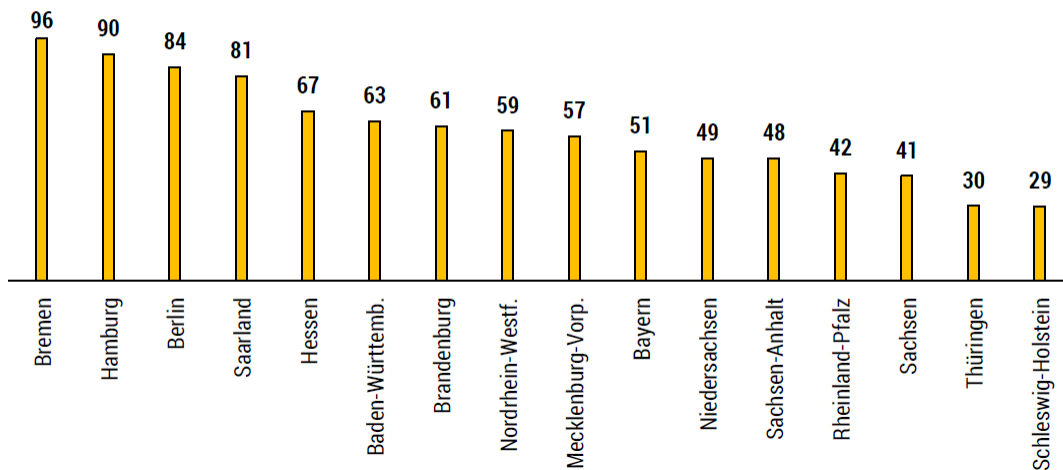
Berlin, den 8. November 2017. Spätestens seit der Streckensperrung von Rastatt formiert sich aus den Bundesländern über Parteigrenzen hinweg die Forderung nach einem Elektrifizierungsprogramm des Bundes für wichtige Lückenschlüsse im deutschen Netz. Auf Anfrage der Allianz pro Schiene haben sich jetzt die Verkehrsminister aus sieben Bundesländern dafür ausgesprochen, mehr Strecken mit einer Oberleitung auszustatten und die Elektrifizierungsquote des Bundesschienennetzes von derzeit 60 Prozent auf mindestens 70 Prozent zu steigern. Eine aktuelle Aufstellung der Allianz pro Schiene zum Elektrifizierungsgrad des deutschen Netzes belegt, dass [Deutschland im EU-Vergleich](#) und auf [Bundesländerebene](#) großen Nachholbedarf hat.

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Noch viel Potenzial für mehr Elektrifizierung

Anteil elektrifizierter Strecken in Prozent



Baden-Württemberg fordert vom Bund eine Reaktion auf Rastatt

Der Baden-Württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) forderte vom Bund ein klares Elektrifizierungsziel und erinnerte an ein entsprechendes Votum der Verkehrsministerkonferenz: „Viele Bahnen fahren schon elektrisch, aber für saubere Luft und den Klimaschutz brauchen wir mehr E-

„Jetzt muss der Bund auf das Desaster von Rastatt reagieren: Wir brauchen ein Sonderprogramm, das elektrifizierte Umleitungen zu allen wichtigen europäischen Güterverkehrsmagistralen schafft.“

Winfried Hermann, Bündnis 90/Die Grünen
Minister für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg



Mobilität. Deshalb haben meine Verkehrsministerkollegen und ich beschlossen, dass mindestens 70 Prozent des deutschen Schienennetzes eine Oberleitung erhalten sollen.“ Hermann nannte auch Beispiele für Elektrifizierungen, die das Land ohne Rückendeckung des Bundes in Angriff genommen habe. „In Baden-Württemberg gehen wir voran und investieren eigene Landesmittel in Elektrifizierungsmaßnahmen insbesondere auf der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen, aber auch und gerade dort, wo der Bund dies nicht im BVWP berücksichtigt hat: auf der Hochrheinbahn von

Basel in Richtung Bodensee sowie bei wichtigen regionalen Schienenprojekten wie der Breisgau-S-Bahn rund um Freiburg oder der Regionalstadtbahn Neckar-Alb rund um Tübingen und Reutlingen.“ Als Reaktion auf die Streckensperrung der Rheinbahn forderte der Minister ein Bundesprogramm mit weiteren zentralen Projekten: „Jetzt muss der Bund mit einem eigenen Elektrifizierungsprogramm auf das Desaster von Rastatt reagieren: Wir brauchen ein Sonderprogramm, das elektrifizierte Umleitungen zu allen wichtigen europäischen Güterverkehrsmagistralen schafft.“

Bayern will seine Diesel-Inseln elektrifizieren

Der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) betonte die Rolle der elektrifizierten Bahn beim Thema Klimaschutz: „Wir müssen unbedingt mehr Elektromobilität auf der Schiene vorantreiben – gerade im Kontext der Energiewende, des Beitrags des Verkehrssektors für den Klimaschutz und



Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Das Gute bei der Bahn ist, dass man das Rad hierfür nicht neu erfinden muss. Dass für viele Strecken jenseits des Bedarfsplans Schiene schon allein aus ökonomischer Sicht eine Elektrifizierung der Königsweg für mehr Dekarbonisierung ist, hat der Freistaat erst kürzlich durch ein Gutachten der TU Dresden schwarz auf weiß bestätigt bekommen.“ Mit der Elektrifizierungsquote in Bayern von 51 Prozent zeigte sich Herrmann unzufrieden: „Für einen starken und weiter wachsenden Wirtschafts-, Tourismus- und Wohnstandort wie Bayern ist es ein Anachronismus, dass wir einen Elektrifizierungsgrad von nur rund 50 Prozent und drei der größten Diesel-Inseln bundesweit aufweisen, während unsere Nachbarn Österreich und Schweiz beim elektrifizierten Bahnnetz europäische Musterknaben sind.“ Wie sein Minister-Kollege aus Baden-Württemberg verwies Herrmann auf die Konferenz der Verkehrsminister. „Daher habe ich bereits in 2016 einen Verkehrsministerbeschluss herbeigeführt, der den Bund auffordert, den Anteil des E-Netzes so schnell wie möglich auf 70 Prozent zu erhöhen. Wir bekommen dadurch mehr Stabilität, Kapazität und letztlich auch mehr Angebote und Erlöse im Bahnsystem.“ Als Beispiele für wichtige Elektrifizierungsprojekte im Freistaat nannte Herrmann „die Anbindung des Aschaffener Hafens ans elektrifizierte Hauptnetz oder das hochfrequentierte Oberlandnetz in die Alpentäler rund um den

Tegernsee, über das rund 30 Prozent aller Dieselmotoren in den Münchner Stadtbereich reinkommen und sich negativ auf die Luftqualität auswirken“.

Brandenburg sieht bei der Elektromobilität Luft nach oben

Die brandenburgische Verkehrsministerin Katrin Schneider (SPD) erinnerte den Bund daran, dass besonders die Elektromobilität auf der Schiene ausbaufähig sei: „Bei dem Ausbau der E-Mobilität denke ich gleich zuerst auch an die Bahnen und die Schiene. Der Schienenverkehr ist das Rückgrat des



ÖPNV in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Aber es gibt noch viel Luft nach oben. Deshalb setze ich mich beim Bund für den Ausbau und die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken in unserem Land ein, beispielsweise von Berlin nach Stettin oder von Berlin über Cottbus nach Görlitz und weiter nach Breslau. Auch die Ostbahn nach Küstrin und weiter nach Gorzow ist eine wichtige Strecke.“ Auch Schneider nannte den Klimaschutz als einen wesentlichen Grund für weitere Strecken-Elektrifizierungen. „Mit dem Ausbau verbessern wir nicht nur die Mobilität für die Menschen, sondern auch für Güter und damit für die Wirtschaft. Nur mit zusätzlichen Anstrengungen werden wir die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen können.“

Hessen ist bei der Elektrifizierungsquote ehrgeizig

Der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) zeigte sich auch mit der hohen hessischen Elektrifizierungsquote noch nicht zufrieden: „Ohne die elektrischen Bahnen ist der Güter- oder Personenverkehr im Rhein-Main-Gebiet gar nicht vorstellbar. Und Hessen liegt mit 67 Prozent Elektrifizierungsquote deutlich über dem Durchschnitt. Trotzdem sind wir damit nicht zufrieden. Rastatt hat der großen Öffentlichkeit vor Augen geführt, dass unsere Schienenstrecken auf Kante genäht sind. Wir benötigen zusätzliche elektrifizierte Strecken, um für den Fall besonderer Ereignisse Alternativen zur Verfügung zu haben.“ Auch Al-Wazir erinnerte den Bund an den Zusammenhang zwischen erfolgreicher Klimapolitik und Elektromobilität auf der Schiene: „Gerade ist Deutschland dabei, seine Klimaschutzziele zu verfehlen. Warum? Weil der Verkehrssektor nicht liefert. Deshalb setze ich mich beim Bund für ein Sonderprogramm Elektrifizierung mit hessischer Beteiligung ein, das auch die

„Gerade ist Deutschland dabei, seine Klimaschutzziele zu verfehlen.

Warum?

Weil der Verkehrssektor nicht liefert. Deshalb setze ich mich beim Bund für ein Sonderprogramm Elektrifizierung ein.“

Tarek Al-Wazir, Bündnis 90/Die Grünen
Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Landesentwicklung, Hessen



Elektrifizierung von Nahverkehrsstrecken einbezieht. Für Hessen könnten dieses die Lahntalbahn und die Odenwaldbahn sein.“

Nordrhein-Westfalen fordert mehr Engagement vom Bund

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) nannte weitere Vorteile von Bahnstrecken mit Oberleitungen: „Die Elektrifizierung von Schienenstrecken ist nicht nur wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll. Sie kann vor dem aktuellen Hintergrund der Diskussion über Luftschadstoffe

„Die Elektrifizierung von Schienenstrecken kann vor dem aktuellen Hintergrund der Diskussion über Luftschadstoffe auch einen wichtigen Beitrag für eine bessere Luftqualität in unseren Ballungsräumen leisten.“

Hendrik Wüst, CDU
Minister für Verkehr, Nordrhein-Westfalen



auch einen wichtigen Beitrag für eine bessere Luftqualität in unseren Ballungsräumen leisten. Das Land Nordrhein-Westfalen hat deshalb die Elektrifizierung von Schienenstrecken als Förderschwerpunkt gesetzlich festgeschrieben. Punktuell kann auf abgegrenzten Streckenabschnitten auch die Nutzung von Triebfahrzeugen mit Energiespeichertechnologie eine günstigere und schneller zu realisierende Lösung sein“, sagte Wüst und nahm für weitere Anstrengungen den Bund in die Pflicht. „Um aber zu

einer möglichst flächendeckenden Elektrifizierung zu kommen, ist es dringend erforderlich, dass auch der Bund als Eigentümer des größten Eisenbahninfrastrukturunternehmens Deutsche Bahn ein Sonderprogramm für die Elektrifizierung von Schienenstrecken auflegt.“

Der Minister nannte zahlreiche Beispiele für Strecken, die in NRW dringend zu elektrifizieren wären – darunter das Kölner Dieselnetz, die Erftbahn oder die Ruhrtalbahn.

Schleswig-Holstein will Dieselfonds auch für Oberleitungen einsetzen

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) zeigte sich verärgert über die niedrige Elektrifizierungsquote seines Landes. „Ja, es ist richtig, in Schleswig-Holstein haben wir zwar viel Windstrom, aber ganz wenig elektrifizierte Bahnstrecken. Wir hatten für den Bundesverkehrswegeplan

„Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Gelder aus dem Dieselfonds des Bundes nicht nur in die Elektromobilität von PKWs fließen, sondern auch in eine sehr naheliegende und einfach zu realisierende Elektrifizierung von Bahnstrecken.“

Bernd Buchholz, FDP
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus, Schleswig-Holstein



unsere Strecken zur Elektrifizierung angemeldet. Zum Beispiel die Strecke von Itzehoe nach Westerland, die immer noch mit Dieselloks befahren wird. Die standardisierten Berechnungen zum Kosten/Nutzen Faktor des Bundes führten aber dazu, dass die Projekte nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurden. Das ärgerliche ist nicht nur diese standardisierte Betrachtung des Bundes, bei der kaum qualitative Argumente eine Rolle spielen. Hinzu kommt, dass ausgerechnet in Schleswig-Holstein Diesel verbrannt wird und nebenan die Windmühlen runtergeregelt werden, weil der Strom in den Netzen nicht gebraucht wird.“ Buchholz betonte, dass Elektromobilität gerade auf der Schiene künftig mehr gefördert werden solle: „Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Gelder aus dem Dieselfonds des Bundes nicht nur in die Elektromobilität von PKWs fließen, sondern auch in eine sehr naheliegende und einfach zu realisierende Elektrifizierung von Bahnstrecken.“

Thüringen mahnt Oberleitungen für Regionalbahnen an

Auch Thüringens Verkehrsministerin Birgit Keller (Linke) machte sich für eine Elektrisierungsoffensive stark, die besonders Thüringens Regionalverkehr nutzen würde: „Auf der Schiene ist die Elektromobilität mit Abstand am weitesten. Aber gerade in Thüringen müssen viele Regionalbahnen noch mit Diesel fahren, weil eine Oberleitung fehlt. Der Freistaat kommt gerade mal auf eine Elektrifizierungsquote von 30 Prozent, was deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Der

„Gerade in Thüringen müssen viele Regionalbahnen noch mit Diesel fahren, weil eine Oberleitung fehlt. Der Nachholbedarf für unser Land ist also unstrittig.“

Birgit Keller, Die Linke
Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft, Thüringen



Nachholbedarf für unser Land ist also unstrittig, während die Vorteile elektrischer Bahnen für saubere Luft und weniger Lärm auf der Hand liegen.“ Keller forderte „vom Bund mehr Engagement bei der Elektrifizierung. Wir brauchen eine bundesweite „Pro-Schiene-Initiative“ Bei einem Sonderprogramm Elektrifizierung wäre Thüringen mit wichtigen Strecken dabei.“

Als Beispielstrecken für Thüringen nannte Ministerin Keller den Lückenschluss Weimar – Gera – Gößnitz, den Lückenschluss Gotha – Leinefelde und die Strecke Leipzig – Hof über Gera.

Allianz pro Schiene: Bund nach Rastatt in der Bringschuld

Die Allianz pro Schiene verwies im Vorfeld der Verkehrsministerkonferenz am 9. November in Wolfsburg auf eine aktuelle Auswertung amtlicher Zahlen: Danach schwankt die Länderquote bei der Elektrifizierung des Schienennetzes von 96 Prozent, dem Höchstwert im Stadtstaat Bremen, bis runter auf 29 Prozent in Schleswig-Holstein. Insgesamt liegt Deutschland beim Bundesschienennetz mit einem Elektrifizierungsgrad von 60 Prozent weit hinter europäischen Spitzenreitern wie der Schweiz (100 Prozent) oder Österreich (70 Prozent). „Die Länder haben die Elektrifizierungslücken im Bundesschienennetz längst identifiziert und spätestens seit Rastatt ist der Bund in der Bringschuld. Deshalb fordern wir für den Koalitionsvertrag ein „Sonderprogramm Elektrifizierung“, mit dem zentrale Oberleitungslücken des Netzes rasch geschlossen werden. Damit steuern wir eine Elektrifizierung von 70 Prozent bis 2025 an“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege am Mittwoch in Berlin.

Weitere Informationen:

- [Übersicht: Elektrifizierung in den Bundesländern \(PDF-Datei\)](#)
- [Übersicht: Elektrifizierung der Schiene in den Bundesländern \(EPS-Datei\)](#)
- [Übersicht: Elektrifizierung der Schiene im EU-Vergleich \(PDF-Datei\)](#)
- [Erklärfilm: 100 Prozent Elektromobilität auf der Schiene - Wie geht das? \(YouTube\)](#)

Copyright Bilder Länderverkehrsminister:

- Wüst: Ralph Sondermann
- Al-Wazir: HMWEVL
- Buchholz: Frank Peter
- Hermann: Joachim E. Roettgers
- Herrmann: www.joachimherrmann.de
- Keller: Andreas Pöcking
- Schneider: fotocharlotte 25

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 23 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, der Bundesverband CarSharing bcs, der Fahrradclub ADFC, die zwei Bahngewerkschaften EVG und GDL, die Konferenz für kirchliche Bahnhofsmission, die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, FEANDC, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau, die TH Mittelhessen, die FH Aachen und die TU Berlin. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von rund 150 Unternehmen der Bahnbranche mit insgesamt 30 Milliarden Euro Umsatz im Schienenverkehr.