

## **TOP 6: Elektrifizierungskonzept Schiene des Verkehrsministeriums**

### **Beschlussvorschlag**

1. Die Region Ostwürttemberg fordert neben einem (zunächst teilweisen) zweigleisigen Ausbau der Brenzbahn auch eine Elektrifizierung dieser Strecke.
2. Das Land wird aufgefordert, in seinem Elektrifizierungskonzept die Brenzbahn in die Gruppe 2 der vordringlich zu elektrifizierenden Strecken aufzunehmen. Dies wird unterstützt durch alle fachlichen Begründungen für eine Einstufung in Gruppe 2.
3. Das Land wird aufgefordert, sich beim Bund für eine Anmeldung der Brenzbahn zu einem geplanten Förderprogramm zur Elektrifizierung von regionalen Schienenstrecken einzusetzen. Die Region legt dabei Wert auf die Feststellung, dass die Finanzierung der Elektrifizierung von Schienenstrecken im Eigentum des Bundes keine kommunale Aufgabe ist.

### **Sachverhalt**

Der Minister für Verkehr wird am 2. Mai 2018 ein Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg vorstellen. Vorab sind mehrere Zeitungsberichte über dieses Elektrifizierungskonzept erschienen (bspw. Heilbronner Stimme). Auch in Interviews hat sich Minister Hermann bereits öffentlich zu dem Konzept geäußert.

Hintergrund des Konzeptes ist es, dass der Koalitionsvertrag auf Bundesebene ausführt, dass durch ein Sonderförderprogramm außerhalb des Bundesverkehrswegeplanes die Elektrifizierung des Bundes-schienennetzes vorangetrieben werden soll. Es heißt dort: „Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren.“ Bayern hatte bereits im Januar eine Elektromobilitätsstrategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern vorgestellt. Noch Mitte Februar konnten Vertreter des Verkehrsministeriums zu den Planungen in Baden-Württemberg keine Angaben machen.

Mit dem Elektrifizierungskonzept für das Schienennetz in Baden-Württemberg werden alle heute noch nicht elektrifizierten Strecken im Land dargestellt. Sie werden unterteilt in eine Gruppe 1, die alle im Bau oder in Planung befindlichen Elektrifizierungsstrecken enthält, eine Gruppe 2 mit den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs, eine Gruppe 3 mit den Maßnahmen des langfristigen Bedarfs und eine Gruppe 4 mit Bahnen ohne regelmäßigen Schienenpersonenverkehr (Tourismus- und Ausflugsverkehr).

In der Gruppe 1 befinden sich vor allem Projekte, bei denen die Finanzierung weitgehend sichergestellt ist. Bei der Gruppe 2 werden v.a. überwiegend kurze, wichtige Lückenschlüsse auf sechs Strecken genannt. Für die Gruppe 3 wird die Möglichkeit genannt, fahrzeugseitige Lösungen wie batterieelektri-

sche oder wasserstoffbetriebene Antriebe zu betrachten und dies gegenüber einer Streckenelektrifizierung abzuwägen. In dieser Gruppe ist die Brenzbahn enthalten. Unter welchen weiteren Gesichtspunkten die Strecken den Gruppen zugeordnet wurden, ist im Konzept des Landes nicht weiter dargestellt.

## **Bewertung**

1. Die Brenzbahn ist entsprechend einer seit Jahrzehnten gültigen Beschlusslage in Ostwürttemberg für einen zweigleisigen Ausbau und eine Elektrifizierung vorzusehen. Im Regionalplan 2010 ist das Ziel formuliert (Plansatz 4.1.2.5 (Z): „Als Voraussetzung für die Verbesserung bzw. Ergänzung des heute bestehenden Angebotes im großräumigen und überregionalen Schienenverkehr ... sind die Strecken ... Ulm-Heidenheim-Aalen ... durch zweigleisigen Ausbau und durch Elektrifizierung in ihrer Leistungsfähigkeit und Qualität zu verbessern.“ Dieses Ziel der Raumordnung ist gültige Beschlusslage der Region Ostwürttemberg bis heute. Es ist die Landesregierung gewesen, die diesen Zielsatz in ihrer Verbindlichkeit bei der Genehmigung des Regionalplans relativiert hat.
2. Das primäre Ziel der Region ist die Verbesserung des Nahverkehrs auf der Schiene. Die Menschen wollen eine deutliche Angebotsverbesserung, das heißt sie wollen mehr Züge auf der Brenzbahn. Dazu braucht es auf der Brenzbahn teilweise ein zweites Gleis, denn nur mit einem Infrastrukturausbau durch ein zweites Gleis ist diese Leistungsverbesserung möglich.
3. Sowohl in der „Sontheimer Erklärung“ zur Weiterentwicklung der Brenzbahn als auch in der Vereinbarung über die Zusammenarbeit in der Interessengemeinschaft Brenzbahn, die alle Regionalverbände, Landkreise, Städte und Gemeinden sowie IHK Ulm und Ostwürttemberg und Handwerkskammer Ulm unterzeichnet haben, wird ausgeführt, dass neben einem partiellen zweigleisigen Ausbau mittelfristig auch eine Elektrifizierung unumgänglich ist. Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass Minister Hermann öffentlich (vgl. HZ vom 17. April 2018) ausführt, die Region hätte sich nie für eine Elektrifizierung der Brenzbahn ausgesprochen und sie habe zu wenig Reisende.
4. Bereits im Jahr 2016 hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg landesweit alle nicht elektrifizierten Strecken daraufhin untersucht, inwieweit sie für den Einsatz von Hybridfahrzeugen geeignet sind. Darin wird bspw. Die Hohenlohe-Bahn (Öhringen-Schwäbisch Hall) als für Hybridfahrzeuge gut geeignete Strecke, die Brenzbahn als für den Einsatz von Hybridfahrzeugen nicht sinnvoll dargestellt. Vor dem Hintergrund der auf objektiven Kriterien beruhenden Untersuchung ist es unverständlich, warum nun die Hohenlohe-Bahn im Elektrifizierungskonzept in der Gruppe 2 als vordringlich zu elektrifizieren eingestuft wird, hingegen die Brenzbahn in der Gruppe 3 als für den Einsatz von Hybridfahrzeugen zu prüfen aufgeführt wird.
5. Im Rahmen des Regio-S-Bahn Projektes sind in enger Abstimmung von der NVBW als Teil des Prüfungsauftrages die Untersuchung der Tauglichkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten auf der Brenzbahn untersucht worden. Auch wenn die fahrplantechnische Prüfung noch nicht abgeschlossen ist, wurde bereits eine Fahrzeitenrechnung für Fahrzeuge

mit Wasserstoffantrieb und Akku-Hybridantrieb mit dem Ergebnis durchgeführt, dass diese innovativen Fahrzeuge nicht an die benötigten Fahrleistungen der konventionellen Fahrzeuge heranreichen, und zwar sowohl hinsichtlich der Reichweite als auch der erreichbaren Fahrzeiten. Da diese Untersuchung mit der NVBW beauftragt und begleitet wurde, ist davon auszugehen, dass dem Land die Ergebnisse vorliegen.

6. Das Land hat in seinem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg Angebotsklassen (Züge/Stunde) entwickelt und die einzelnen Strecken auf Grund ihrer Nachfrage diesen Angebotsklassen zugeordnet. (Der für die Bayrische Elektromobilitätsstrategie Schiene tätige Gutachter hat herausgestellt, dass sich eine Streckenelektrifizierung langfristig v.a. dann lohnt, wenn mehr als eine Zugfahrt/Stunde stattfindet.) Bei einem Vergleich der bisher im Elektrifizierungskonzept in Gruppe 2 gelisteten Strecken mit der Brenzbahn, die bisher in Gruppe 3 eingeordnet ist, fällt auf, dass der größte Teil der Strecken in Gruppe 2 nur in die Angebotsklasse 1a des Landes fällt (Klasse 1a heißt Stundentakt). Die Brenzbahn fällt nach dem Landeszielkonzept 2025 in die Angebotsklassen 2 (a und b) (dies bedeutet 2 Zugpaare/Stunde (Halbstundentakt bzw. Express stündlich, RB stündlich mit HVZ Verstärker)). Damit dürfte auf der Brenzbahn durchgehend mit mehr Verkehr zu rechnen sein, als auf vielen der bisher im Entwurf des Landes in Gruppe 2 vorgeschlagenen Strecken.
7. Bei der Brenzbahn handelt es sich um eine Strecke mit Neigetechnikbetrieb. Dieser beschleunigte Betrieb fordert sehr leistungsfähige (Dieselfahrzeuge). Es ist bekannt, dass man mit alternativen Antriebskonzepten (Wasserstoff/Akku/Hybrid) diese sehr anspruchsvollen Fahrleistungen nicht erreichen kann. Für Hybrid/Akkufahrzeuge steht bisher kein Fahrzeug mit ausreichender Akkuleistung für die Bedienung der Gesamtstrecke zur Verfügung. Daher ist es erstaunlich, dass die Brenzbahn aus Sicht des Landes für alternative Antriebstechnologien als besonders geeignet erscheinen soll. Gerade auf der Brenzbahn, wo sehr anspruchsvolle Fahrplankonzepte umgesetzt werden sollen, kann nur durch eine Elektrifizierung und die dadurch höhere verfügbare Antriebsleistung in den Fahrzeugen eine Beschleunigung des Verkehrs und u.U. die Ablösung der Neigetechnik erfolgen.
8. Vor diesem Hintergrund werden in der aktuellen Überprüfung des Fahrplankonzeptes durch DB Netz, die vom Verein Regio S-Bahn Donau-Iller und der NVBW in Auftrag gegeben wurde, auch der Einsatz von Hybrid-Akku-Fahrzeugen oder Wasserstofffahrzeugen geprüft. Zwischenergebnisse zeigen, dass mit Wasserstofffahrzeugen die Fahrzeit auf der Brenzbahn um ca. 4 Minuten steigen würde. Damit ließe sich das Fahrplankonzept zum zweigleisigen Ausbau nicht mehr umsetzen.
9. In der Präsentation des Verkehrsministeriums werden in den Verbindungskarten die zentralen Orte mit einer eigenen Signatur ausgezeichnet. Hierbei ist für Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen eine eigene Signatur vorgesehen. Es ist schade, dass das Verkehrsministerium, das bis vor kurzem die oberste Landesplanungsbehörde war, die Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen in Ostwürttemberg Ellwangen, Schwäbisch Gmünd und Heidenheim nicht

als solche ausweist. Inwieweit das Fehlen dieser zentralörtlichen Funktionszuweisung, insbesondere für Heidenheim, auf die Einordnung der Brenzbahn in die Gruppen Auswirkungen hätte, kann nicht beurteilt werden.