

## **Bericht**

### **des Arbeitskreises Bahnpolitik**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 14./15. September 2016 in Binz  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 6./7. Oktober 2016 in Stuttgart

#### **TOP 5.2 Finanzierung von Infrastrukturausbauten, insbesondere Elektrifizierungen, auf SPNV-Strecken**

Im BVWP 2030 wurden Projektvorschläge zu Strecken mit überwiegender SPNV-Nutzung systematisch abgelehnt. Auch SPNV-Linien, die aufgrund der typischen Reiseweite ihrer Fahrgäste Fernverkehrscharakter haben, blieben bei der Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens weitgehend unberücksichtigt. Nicht selten handelt es sich bei diesen Verkehren um ehemalige Fernverkehrslinien, die die bundeseigene DB Fernverkehr AG in den letzten Jahren aufgegeben hat.

Nachdem die Länder bereits in nicht unerheblichem Maße Regionalisierungsmittel aufwenden mussten, um auf den betroffenen Strecken Ersatzverkehre zu bestellen, erscheint es weder leistbar noch gerechtfertigt, nunmehr auch die zugehörigen Infrastrukturinvestitionen aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren. Eine Finanzierung aus der LuFV-Anlage 8.7 wäre zwar grundsätzlich sachgerecht, jedoch ist sie hierfür bei weitem nicht ausreichend dotiert. Somit existiert derzeit kein geeignetes Förderinstrument für den Ausbau langlaufender SPNV-Strecken.

Einerseits bedarf es hier einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zur Erzielung marktgerechter Reisezeiten, andererseits handelt es sich in vielen Fällen dabei vor allem um Elektrifizierungen. Der Elektrifizierungsgrad des deutschen Schienennetzes liegt trotz hoher Einwohnerdichte und einer Vielzahl von Ballungsräumen bei lediglich 59% und damit zum Teil deutlich unter dem Wert der meisten europäischen Nachbarländer, wie Polen (62%), Österreich (71%), Niederlande (76%), Belgien (86%) oder der Schweiz (99%). Auch einige weitere, teils sogar dünn besiedelte EU-Länder wie z.B. Bulgarien oder Schweden verfügen über einen Elektrifizierungsgrad von über 70%. Daher erscheint auch für Deutschland eine Steigerung des Elektrifizierungsgrades auf dieses Niveau zielführend.

Angesichts des klaren Bekenntnisses des Bundes zur Förderung der Elektromobilität ist die stiefmütterliche Behandlung der Bahnstrecken inakzeptabel, handelt es sich doch bei der Elektrifizierung von Bahnlinien um die bewährteste Form der Elektromobilität, während die Elektrofahrzeuge derzeit noch spürbare Nachteile wie z.B. das hohe Gewicht der Akkus und die begrenzte Reichweite aufweisen. Zudem würde die Elektrifizierung von Bahnlinien teils weit über den betroffenen Abschnitt hinaus ihre Wirkung entfalten, denn die heutigen Elektrifizierungslücken führen oftmals dazu,

dass im Vor- oder Nachlauf lange Strecken mit Dieselfahrzeugen unter Fahrdrat zurückgelegt werden müssen.

In vielen Fällen könnten auch neue Verkehre auf die Schiene verlagert werden, weil das Umsteigen zwischen dieselgetriebenen und elektrischen Zügen entfallen könnte.

Um die ehrgeizigen Klimaziele von Paris erreichen zu können, müssen insbesondere beim Verkehr entsprechende Maßnahmen vorangetrieben werden, denn er verursacht in Deutschland rund 18% der Treibhausgasemissionen und war im zurückliegenden Vierteljahrhundert der einzige Sektor, der seine Emissionen nicht mindern konnte.

Die aufgezeigte Finanzierungsproblematik betrifft jedoch bei weitem nicht nur Elektrifizierungsvorhaben. Gerade in Bundesländern, in denen historisch bedingt relativ viele langlaufende SPNV-Strecken elektrifiziert sind, fehlen oftmals die Mittel, um bei diesen Linien umfassende Ausbauten wie z.B. Geschwindigkeitserhöhungen oder zusätzliche Begegnungsabschnitte auf eingleisigen Strecken ins Auge zu fassen zu können.

Die LuFV Anlage 8.7 ist derzeit mit 1,1 Mrd € für einen Fünfjahreszeitraum dotiert, was im Schnitt pro Jahr 220 Mio € bedeutet. Allerdings – dies zeigt beispielsweise die rund 150 km lange Strecke Geltendorf – Lindau, die eines der größten mit diesem Instrument finanzierten Ausbauprojekte ist – betragen die Kosten pro km mittlerweile 3 Mio €. Zwar ist die LuFV Anlage 8.7 formal von der Beschreibung her das passende Finanzierungsinstrument für den Ausbau solcher Strecken, jedoch erfordert der verstärkte Ausbau solcher langer Strecken eine deutliche Erhöhung der Dotierung, zumal die Notwendigkeit der bisher mehrheitlich damit finanzierten kleinräumigeren SPNV-Maßnahmen weiterhin besteht. Eine Aufstockung dieses Förderinstrumentes ist mit mehr Synergievorteilen verbunden als ein zusätzliches Finanzierungsinstrument des Bundes.

Die Aufstockung könnte wegen der notwendigen vorgeschalteten Erhöhung der Planungsaktivitäten in zwei Schritten vorgenommen werden. Der Finanzbedarf für die Erhöhung des Elektrifizierungsgrades um 10 Prozentpunkte, d.h. um rund 3300 Streckenkilometer, dürfte bei einem angenommenen Aufwand von rund 2 Mio € pro km in der Größenordnung von 6,6 Mrd € liegen. Verteilt auf zwei LuFV-Perioden würde dies eine Aufstockung der Anlage 8.7 um rund 660 Mio € je Jahr bedeuten.