

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) am

4./5. März 2020 in Saarbrücken

und zur Verkehrsministerkonferenz

TOP 5.3 Elektrifizierungsoffensive des Bundes für Schienenstrecken

90 Prozent aller Verkehrsleistungen auf der Schiene werden bereits elektrisch abgewickelt - ca. 61 Prozent des Streckennetzes ist elektrifiziert. Mit dem Programm „Bund für Elektrifizierung“ will das BMVI diesen Anteil auf 70 Prozent erhöhen. Das Programm besteht aus vier Säulen:

- Bedarfsplan Schiene (1. Säule),
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm (2. Säule),
- Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ (3. Säule)
- sowie Förderung „alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ (4. Säule).

Mit der **Stärkung der Finanzmittel des Bedarfsplans Schiene** kann der Anteil elektrifizierter Strecken von heute 61 Prozent auf 67 Prozent erhöht werden.

Mit der **Novellierung des GVFG** wird zudem die Möglichkeit zur anteiligen Finanzierung von Elektrifizierungsmaßnahmen von Schienenpersonennahverkehrs-(SPNV)-Strecken verbessert. Im Zuge dessen ist unter anderem geplant, diese Mittel auch für Elektrifizierung einschließlich Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe sowie die Reaktivierung von regionalen Schienenstrecken zu nutzen, sofern die nach dem EU-Beihilferecht zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen und ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis erbracht wird. Die Ausgestaltung der Förderung der Elektrifizierung für den SPNV im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms sieht die anteilige Finanzierung durch den Bund von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vor, sofern die Fördervoraussetzungen erfüllt werden und insbesondere die Gesamtwirtschaftlichkeit nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung nachgewiesen ist.

Die Elektrifizierung von Güterverkehrsstrecken durch das neue **Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“** sieht eine 100-%-Förderung von potentiellen Ausweichstrecken für stark befahrene Schienengüterverkehrskorridore sowie für Lückenschlüsse (Stichstrecken) bzw. der ersten und letzten Meile des bundeseigenen Schienennetzes zur Ermöglichung durchgehender Elektrotraktion für langlaufende Güterverkehre durch den Bund vor. Zurzeit läuft deren Begutachtung im Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit.

Die Ergebnisse werden vsl. im ersten Halbjahr 2020 vorliegen und veröffentlicht. Darüber hinaus treibt das BMVI die Weiterentwicklung Alternativer Antriebskonzepte voran – ein weiterer wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Der Entwurf der Förderrichtlinie für alternative Antriebe wird derzeit abgestimmt.

Dimensionierung von Kreuzungsbauwerken an Bahnstrecken ohne konkrete Festlegung in Bedarfs- und Ausbauplänen. Aufgrund der langen Lebensdauer von Kreuzungsbauwerken sollen mögliche Elektrifizierungsmaßnahmen bereits frühzeitig bei der Planung kreuzender Verkehrswege berücksichtigt werden, da die nachträgliche Änderung der lichten Durchfahrtshöhe und -weite die Investitionskosten erfahrungsgemäß erhöht. Voraussetzung für die Berücksichtigung der Elektrifizierung im Rahmen eines Neu- bzw. Ersatzneubaus ist deren belastbare Realisierungsperspektive („übersehbare Verkehrsentwicklung“) im Sinne des § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz sind Kreuzungsbauwerke so zu dimensionieren, dass nicht nur der gegenwärtige Verkehr abgewickelt werden kann, sondern auch die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt wird. Entsprechend sind neue bzw. zu ersetzende Straßenüberführungen über Bahnstrecken, die elektrifiziert werden sollen, mit einer hierfür ausreichenden lichten Höhe und Weite auszubilden.

Im Zuge des Elektrifizierungsprogramms „Bund für Elektrifizierung“ sieht die dritte Säule das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ vor. Die Vorschläge werden derzeit von einem externen Gutachter auf ihre Wirtschaftlichkeit hin geprüft. Auf dieser Grundlage wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel eine zeitnahe Auswahl und Priorisierung der Vorhaben vorgenommen. Die Ergebnisse der Untersuchung und die Projektreihung sollen im ersten Halbjahr 2020 veröffentlicht werden. Angestrebt wird, dass Elektrifizierungsprojekte, die eine Förderzusage im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ erhalten, als „übersehbare Verkehrsentwicklung“ im Sinne § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz gewertet werden. Die Finanzierung der betroffenen Überführungen als Folgemaßnahme des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ soll im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung gesichert werden. Bei diesen Projekten kann somit die DB Netz AG das Verlangen gemäß § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz stellen, um die erforderliche lichte Höhe bzw. Weite zur Elektrifizierung zu erreichen. Der Kostenanteil der DB Netz AG soll für diese Projekte aus dem Haushaltstitel (HH-Titel 891 08) „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ finanziert werden.

Bei den Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene (1. Säule des Elektrifizierungsprogramms) ist ein analoges Vorgehen in Abhängigkeit vom Planungsstand denkbar.

Für Projekte des Personennahverkehrs liegen Finanzierungs- und Planungshoheit in Verbindung mit den erforderlichen Vereinbarungen mit dem Baulastträger Eisenbahn bei den Ländern.