



HESSISCHER LANDTAG

17. 11. 2020

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 23.09.2020

Elektrifizierung von Bahnstrecken in Hessen – Teil I

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Hessen ist ein Mobilitätsland. Der Ausbau der Infrastruktur hierzulande hat eine große wirtschaftspolitische Bedeutung. Der Elektrifizierung der Schienenstrecken kommt dabei eine besondere Bedeutung bei. Der Koalitionsvertrag, der in der Bundesregierung vertretenen Parteien, hat folgendes Ziel formuliert: „Für den Schienenverkehr wollen wir ein umfassendes Förderprogramm auflegen, das sowohl die Elektrifizierung von Strecken als auch die Anschaffung von Fahrzeugen nebst Nachlade-/Tankinfrastruktur umfasst.“ Bis zum Jahr 2025 solle die Elektrifizierung des Schienennetzes von aktuell 60 % auf 70 % steigen. Der Bundesverkehrsminister hat angekündigt, ein Elektrifizierungsprogramm zu starten, welches auf den Mitteln des GVFG-Bundessprogramm basiert.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wann präsentiert die Landesregierung ihr Gesamtkonzept zur Elektrifizierung von Schienenstrecken?
- a) Auf welchen Inhalten wird dieses Konzept aufgebaut sein? Bitte führen Sie hier aus.
 - b) Wie ist der aktuelle Stand des angekündigten Gesamtkonzeptes?
 - c) Welche Partner werden für die Erarbeitung des Konzeptes eingebunden?

Die Eisenbahninfrastruktur in Hessen befindet sich zum ganz überwiegenden Teil im Besitz des Bundes und wird durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben. Der Ausbau, einschließlich der Elektrifizierung für Schienenstrecken des Bundes obliegt daher dem Gewährleistungsauftrag des Bundes (vgl. Artikel 87e Grundgesetz). Die Länder haben den Bund mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 26. März 2020 deshalb mit hoher Dringlichkeit aufgefordert, ein Verfahren zu entwickeln, mit dem langfristig das für eine Streckenelektrifizierung in Betracht kommende Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes festgelegt wird.

Der Bund hat zur Umsetzung ein Programm mit der Bezeichnung „Bund für Elektrifizierung“ vorgestellt, das aus 4 Säulen bestehe: Bedarfsplan Schiene, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm, Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ sowie der Förderung „alternativer Antriebe im Schienenverkehr“.

Diese Schienen-Elektrifizierungsstrategie des Bundes wird begrüßt, allerdings ist der erreichte Sachstand unzureichend. Seitens des Bundes ist bisher weder eine Netzkarte zu den vorhandenen elektrifizierten Strecken als auch die geplanten Elektrifizierungsvorhaben erstellt worden. Ein Konzept der Landesregierung setzt folglich voraus, dass nachfolgend beschriebene Teilschritte abgeschlossen werden, die in der Zuständigkeit des Bundes und auf der Seite des Landes bei den für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden, liegen.

Zum Sachstand des Programms wird seitens des Bundes informiert, dass das BMVI zur Stärkung der Finanzmittel des Bedarfsplans Schiene (Säule 1) eine kontinuierliche Erhöhung der Finanzlinie auf 3 Mrd. Euro pro Jahr anstrebe. Darüber hinaus wolle der Bund mit den erfolgten Änderungen des GVFG (Säule 2) auch die Möglichkeit zur Finanzierung von Elektrifizierungsmaßnahmen von Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verbessern. Mit der Elektrifizierung von Güterverkehrsstrecken durch das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ (Säule 3) sollten Elektrifizierungslücken geschlossen sowie Ausweichstrecken für Hauptkorridore des Schienengüterverkehrs elektrifiziert werden. Um sowohl Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben als auch die dafür notwendige Ladeinfrastruktur zu fördern, wolle der Bund dazu einen neuen Haushaltstitel einrichten (Säule 4).

Konkret ist der Bund bislang nur mit einer Abfrage hinsichtlich des Programms „Elektrische Güterbahn“ an die Länder herangetreten. Entsprechend der vom Bund genannten Kriterien wurden in diesem Rahmen seitens des Landes Hessen die Güterverkehrsstrecken (Gerstungen – Landesgrenze – Heimbildshausen sowie Limburg – Landesgrenze – Montabaur – Siershahn/Wallmerod) zur Elektrifizierung gemeldet.

Die Zuständigkeit der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr umfasst die Erstellung von Angebotskonzepten wie z.B. der Elektrifizierung von Nahverkehrsstrecken und ist auf der Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisung eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund. Für die Strecken der bundeseigenen Schieneninfrastruktur in Hessen, auf denen Schienenpersonennahverkehr erfolgt, prüfen die Aufgabenträger die für eine Umstellung auf einen elektrischen Betrieb notwendigen Maßnahmen und die mit Bezug auf die laufenden Verkehrsverträge möglichen Zeitpunkte für eine Elektrifizierung. Diese Prüfung erfolgt im Rahmen der Nahverkehrspläne, die sich derzeit noch im Aufstellungsprozess befinden.

- Frage 2. Wie viele Schienenkilometer in Hessen sind nicht elektrifiziert? Bitte geben Sie einmal die Anzahl der nicht elektrifizierten Schienen in 2013 in Kilometer und prozentual an und in 2019 die Anzahl der nicht elektrifizierten Schienen in Kilometer und prozentual an.
- a) Um welche Strecken handelt es sich? Bitte listen Sie diese einzeln und die Länge der Strecken jeweils auf.

Die gewünschten statistischen Daten werden vom Statistischen Bundesamt alle fünf Jahre erhoben. Im genannten Zeitraum wurde nur die Erhebung des Jahres 2015 durchgeführt, Daten für 2020 liegen noch nicht vor. Im Jahr 2015 bestanden in Hessen 2.573 km Eisenbahnstrecken (nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung), davon 836 km (32,8%) nicht elektrifiziert.

In der folgenden Tabelle sind die nicht elektrifizierten Strecken und ihre Längen (gerundet auf ganze Kilometer) angegeben.

Strecke	Länge (km)
Korbach – Willingen (- Landesgrenze)	24
Volkmarzen – Korbach – Sarnau	86
Volkmarzen – Obervellmar	36
Kassel Wilhelmshöhe – Baunatal*	7
Kassel-Bettenhausen – Kaufungen Papierfabrik	4
Niederkaufungen – Oberkaufungen*	2
Battenberg Auhammer – Allendorf	5
Allendorf – Frankenberg	9
Wabern – Bad Wildungen	17
(Landesgrenze -) Wallau – Cölbe	32
Nieder Ofleiden – Kirchhain	12
(Landesgrenze -) Allendorf – Haiger	4
Gießen – Fulda	106
Gießen – Gelnhausen	70
Wetzlar – Eschhofen	49
(Landesgrenze -) Heringen – Heimbildshausen	11
Limburg – Wilsenroth (- Landesgrenze)	22
Staffel – Elz Süd (- Landesgrenze)	5
Friedrichsdorf – Brandoberndorf*	37
Friedrichsdorf – Friedberg	16
Friedberg – Wölfersheim-Södel	11
Beienheim – Nidda	19
Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim	31
Frankfurt-Höchst – Königstein*	16
Wiesbaden – Niedernhausen	17
Dreieich-Buchsschlag – Rödermark-Ober Roden	15
Rödermark-Ober Roden – Dieburg	9
Fulda – Gersfeld	22
(Landesgrenze -) Erbach – Hanau	81
Darmstadt Nord – Groß Umstadt-Wiebelsbach	28
Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt	2
Hofheim – Bensheim	18
(Landesgrenze -) Birkenau – Fürth	13

Bei den mit * bezeichneten Strecken handelt es sich um nichtbundeseigene Eisenbahnen.

- Frage 3. Welche der genannten Strecken aus Frage Nr. 2 sollen elektrifiziert werden? Bitte listen Sie die einzelnen Strecken auf.
- a) Wann sollen diese elektrifiziert werden und wie hoch sind die dafür zur Verfügung gestellten Investitionsmittel? Bitte teilen Sie diese nach Bund- und Landesmittel auf.

Die angefragten Daten können nachfolgender Tabelle entnommen werden. Die Informationen beruhen mit Ausnahme der für das Programm „Elektrische Güterbahn“ des Bundes vorgesehene Strecke (Gerstungen –) Landesgrenze – Heringen – Heimboldshausen auf Angaben der Aufgabenträger des ÖPNV als aktuelle Information zum derzeitigen Sachstand. Dieser ist noch nicht abschließend, weil sich u. a. der Umsetzungszeitpunkt aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten am Wechsel der Nahverkehrsverträge bzw. des Betriebskonzepts orientiert.

Strecke	Zeitpunkt	Bemerkung
Volkmarsen – Obervellmar	frühestens 06/2024	bis Volkmarsen
Kassel Wilhelmshöhe – Baunatal	12/2030	
Kassel-Bettenhausen – Kaufungen Papierfabrik	12/2030	
Niederkaufungen – Oberkaufungen	12/2030	
(Landesgrenze -) Allendorf – Haiger	12/2030	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
Gießen – Fulda	12/2038	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
Gießen – Gelnhausen	12/2037	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
Wetzlar – Eschhofen	12/2038	
(Landesgrenze -) Heringen – Heimboldshausen	offen	Bundesprogramm „Elektrische Güterbahn“
Limburg – Wilsenroth (- Landesgrenze)	12/2030	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
Staffel – Elz Süd (- Landesgrenze)	12/2030	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
Friedrichsdorf – Brandoberndorf	12/2023 bzw. 12/2029	1. Ausbaustufe bis Usingen, 2. Stufe Gesamtstrecke, zuvor ab 12/2022 Betrieb mit Wasserstoffzügen
Friedrichsdorf – Friedberg	12/2037	Zuvor ab 12/2022 Betrieb mit Was- serstoffzügen
Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim	12/2027	
Frankfurt-Höchst – Königstein	12/2037	Zuvor ab 12/2022 Betrieb mit Was- serstoffzügen
Wiesbaden – Niedernhausen	12/2037	
Dreieich-Buchschlag – Rödermark-Ober Roden	12/2027	
Rödermark-Ober Roden – Dieburg	12/2027	
Fulda – Gersfeld	12/2038	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
(Landesgrenze -) Erbach – Hanau	12/2027	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb
Darmstadt Nord – Groß Umstadt-Wiebelsbach	12/2027	
Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt	12/2027	
(Landesgrenze -) Birkenau – Fürth	2038	Elektrifizierunginseln/ Akkubetrieb

Die Finanzierung einer Elektrifizierungsmaßnahme erfolgt auf der Grundlage der verschiedenen Säulen des Bundesprogramms „Bund für Elektrifizierung“. Die Vorhaben werden bezogen auf die jeweilige Form der Elektrifizierung, z. B. durch klassische Vollelektrifizierungen oder Elektrifizierunginseln/Akkubetrieb, zum jeweiligen Finanzierungsprogramm angemeldet und zugeordnet.

Entsprechend dem Stand der Planung sind bereits zwei Vorhaben zur Finanzierung zum Bundesprogramm „Bund für Elektrifizierung, Säule GVFG“, angemeldet. Dieses sind die Elektrifizierung der Taunusbahn (Friedrichsdorf – Brandoberndorf) und die Elektrifizierung der Niddertalbahn (Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim). Die Strecken (Gerstungen –) Landesgrenze – Heimbaldshausen sowie Limburg – Landesgrenze (– Montabaur – Siershahn/Wallmerod) sind zur Finanzierung über die Säule „Elektrische Güterbahnen“ gemeldet.

Wiesbaden, 11. November 2020

Tarek Al-Wazir