



Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW

Züge sind in Nordrhein-Westfalen das tragendes Element für hunderttausende Pendler und für den Transport von Gütern. Vor allem die Bahnen mit elektrischem Fahrdrat leisten einen wichtigen Beitrag für emissionsarme Mobilität. Zudem beschleunigen sie deutlich schneller, fahren leiser und haben einen höheren Fahrkomfort.

Aktuell sind immer noch 40 Prozent der Streckenkilometer in Nordrhein-Westfalen nicht elektrifiziert. Eine weitere Elektrifizierung von Bahnstrecken in unserem Land ist wünschenswert, - sofern diese verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich machbar ist. Ziel ist auch, in den Städten die Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen, die durch den Einsatz von Dieselfahrzeugen entsteht, durch den Wechsel zu anderen Antriebsformen zu senken. Zudem möchten wir für Nebenstrecken innovative Antriebe, wie Akku-Triebwagen oder Wasserstoffzüge, einsetzen.

„Wir werden uns als Land auch beim Bund, bei der Deutschen Bahn und den Zweckverbänden dafür einsetzen, die jeweils beste Antriebsart an die Schienen zu bekommen. Dazu gehört auch, die Planungsverfahren zu straffen, um schneller Baugenehmigungen zu erhalten“, so Rainer Deppe.

12.03.2019

Änderungsantrag

**der Fraktion der CDU
der Fraktion der FDP und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW“ (Drs. 17/2547)

A. Der Antrag erhält folgende Fassung:

SPNV in Nordrhein-Westfalen stärken: für Klimaschutz, weniger Emissionen und mehr Fahrkomfort – Mix aus Antriebsformen wählen!

I. Ausgangslage

Auf den öffentlichen Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen pendeln täglich Millionen Menschen und es werden hunderte Millionen Tonnenkilometer mit Gütern zurückgelegt. Als Antriebsformen auf den Strecken sind sowohl Dieselfahrzeuge, als auch Fahrzeuge unter elektrischem Fahrdraht unterwegs. Letztere leisten einen wichtigen Beitrag für eine emissionsarme Mobilität. Denn Elektrotriebzüge beschleunigen schneller, fahren leiser und haben einen höheren Fahrkomfort. Dadurch steigt die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Strecken.

Der Bund hat daher über den aktuellen „Masterplan Schienengüterverkehr“ hinaus ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes geprüft. Damit soll der Elektrifizierungsgrad des Schienennetzes bis 2025 bundesweit auf 70 Prozent steigen. Für die Durchführung von Elektrifizierungsmaßnahmen ist das Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (DB AG) zuständig.

In Nordrhein-Westfalen ist durch die letzte Novellierung des ÖPNVG NRW eine Fördermöglichkeit zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geschaffen worden. Aktuell sind knapp 60 Prozent der Streckenkilometer in Nordrhein-

Datum des Originals: 12.03.2019/Ausgegeben: 26.03.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Westfalen elektrifiziert. In einigen Verkehrsverbänden wird sogar eine Quote von fast 80 Prozent erreicht und einige Elektrifizierungsprojekte laufen aktuell. Insgesamt fehlt es aber an einer Zusammenführung der Projekte.

Eine Vollelektrifizierung aller Bahnstrecken ist bei der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen nicht in allen Fällen sinnvoll. Experten gehen von Kosten in Höhe von mindestens einer Mio. Euro pro Streckenkilometer aus, im Einzelfall können diese aufgrund der Topographie oder von Bestandsbauten höher ausfallen. Die Elektrifizierung von Güterstrecken auf der „letzten Meile“ zu den Unternehmen ist aufgrund technischer Voraussetzungen oft nicht möglich.

Eine Alternative stellt die Teilelektrifizierung und Überbrückung mit batterieelektrischem Antrieb (BEMU-Antrieb) vor allem auf topographisch schwierigen Strecken dar. Teilelektrifizierungen sind schneller durchzuführen und können zu einem Kostenvorteil führen. Dafür muss die DB Netz AG als Bereitsteller der Infrastruktur die Fertigstellung von (Teil-)Elektrifizierungsmaßnahmen terminlich sichern, um für die Aufgabenträger Planungssicherheit des aufwändigen Vergabe- und Zulassungsverfahrens zu gewährleisten. Auch andere Antriebe werden in Nordrhein-Westfalen getestet. Im Mai vergangenen Jahres haben die Zweckverbände VRR und NWL das Vergabeverfahren um die Strecken im „Niederrhein-Münsterland-Netz“ gestartet, um dort Fahrzeuge mit Brennstoffzelle oder BEMU-Antrieb einzusetzen. Um alternative Antriebe zu testen, können weitere Piloten, beispielsweise für Lückenschlüsse unterstützt werden. Auch die Erfahrungen von anderen Bahnstrecken sind einzubeziehen. So verkehrt in Niedersachsen seit September 2018 ein Brennstoffzellenzug zwischen Cuxhaven und Buxtehude.

Eine Elektrifizierung der Bahnstrecken in unserem Land ist wünschenswert, - sofern diese verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich machbar sind. Die technologieoffene Kombination verschiedener Antriebe wird zu mehr, schnellerer und umweltfreundlicherer Mobilität für die Menschen und den Transport von Gütern führen. Ziel ist auch, in den Städten die Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen durch den Ersatz von Dieselfahrzeugen durch den Einsatz anderer Antriebsformen zu senken. Diese sollten aber gerade mit Blick auf den Güterverkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sinnvoller als der aufwändige flächendeckende Bau von Oberleitungen auf unrentablen Nebenstrecken ist der Einsatz innovativer Antriebe wie Akku-Triebwagen oder Wasserstoffzüge. Der Einsatz innovativer Antriebe ist ein wichtiges Ziel und eine sinnvolle Ergänzung zur klassischen Elektrifizierung höherfrequentierter Strecken.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

1. Eine zielgerichtete und wirtschaftliche weitere Elektrifizierung des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen ist ein Baustein für Klimaschutz, die Verbesserung der Luftqualität, der Mobilität und zur Steigerung der Attraktivität des SPNV. Verantwortlich hierfür sind der Bund und die Aufgabenträger.
2. Für die Strecken gilt, insbesondere für die sog. „letzte Meile“ zu Unternehmen mit Bahnanschluss, dass neben der Elektrifizierung durch Fahrdrabt auch weitere Antriebe in Betracht kommen, beispielsweise Hybridfahrzeuge und/oder Akkus.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- sich beim Bund und den Aufgabenträgern dafür einzusetzen, dass die jeweils sinnvollste Alternative (Elektrifizierung, Teil-Elektrifizierung, alternative Antriebe) für bislang nicht elektrifizierte Fahrstrecken ermittelt und durch die SPNV-Zweckverbände beim Land zur

Umsetzung angemeldet werden. Dabei sind insbesondere die Kriterien der Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Umsetzbarkeit zu berücksichtigen.

- sich bei den Aufgabenträgern dafür einzusetzen, dass im Rahmen von Ausschreibungen darauf geachtet wird, dass auf bestehenden elektrifizierten Strecken auch möglichst elektrisch gefahren wird.
- mit dem Bund eine Verständigung über den Mitteleinsatz auf nordrhein-westfälischen Strecken herbeizuführen, wenn ein Sonderprogramm aufgelegt wird.
- dem Landtag NRW in 2019 eine Bestandsaufnahme vorzulegen, auf deren Grundlage eine Diskussion der Aufgabenträger für Maßnahmen im Sinne des Kosten-Nutzen-Verhältnisses stattfinden kann.
- dafür zu werben, dass bei der Wahl der jeweiligen Antriebsart nach dem Prinzip der Technologieoffenheit die wirtschaftlich und ökologisch sinnvollste Alternative gewählt wird.
- die Planungsverfahren zu straffen, um schnelle Baugenehmigungen für Elektrifizierungsmaßnahmen bei bestehenden Schienenstrecken zu erreichen.
- mit den Aufgabenträgern in den Dialog zu treten, um ein geeignetes Pilotprojekt mit technologieoffenen Antrieben zu begleiten und die Planungssicherheit vor Ort zu erhöhen.

B. Der Ursprungsantrag wird dazu wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst: „SPNV in Nordrhein-Westfalen stärken: für Klimaschutz, weniger Emissionen und mehr Fahrkomfort – Mix aus Antriebsformen wählen!“
2. Beide Absätze der Ausgangslage werden gestrichen und durch die folgenden sechs Absätze ersetzt:

„Auf den öffentlichen Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen pendeln täglich Millionen Menschen und es werden hunderte Millionen Tonnenkilometer mit Gütern zurückgelegt. Als Antriebsformen auf den Strecken sind sowohl Dieselfahrzeuge, als auch Fahrzeuge unter elektrischem Fahrdraht unterwegs. Letztere leisten einen wichtigen Beitrag für eine emissionsarme Mobilität. Denn Elektrotriebzüge beschleunigen schneller, fahren leiser und haben einen höheren Fahrkomfort. Dadurch steigt die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Strecken.

Der Bund hat daher über den aktuellen „Masterplan Schienengüterverkehr“ hinaus ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes geprüft. Damit soll der Elektrifizierungsgrad des Schienennetzes bis 2025 bundesweit auf 70 Prozent steigen. Für die Durchführung von Elektrifizierungsmaßnahmen ist das Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (DB AG) zuständig.

In Nordrhein-Westfalen ist durch die letzte Novellierung des ÖPNVG NRW eine Fördermöglichkeit zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geschaffen worden. Aktuell sind knapp 60 Prozent der Streckenkilometer in Nordrhein-Westfalen elektrifiziert. In einigen Verkehrsverbänden wird sogar eine Quote von fast 80 Prozent erreicht und einige Elektrifizierungsprojekte laufen aktuell. Insgesamt fehlt es aber an einer Zusammenführung der Projekte.

Eine Vollelektrifizierung aller Bahnstrecken ist bei der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen nicht in allen Fällen sinnvoll. Experten gehen von Kosten in Höhe von mindestens einer Mio. Euro pro Streckenkilometer aus, im Einzelfall können diese aufgrund der Topographie oder von Bestandsbauten höher ausfallen. Die Elektrifizierung von Güterstrecken auf der „letzten Meile“ zu den Unternehmen ist aufgrund technischer Voraussetzungen oft nicht möglich.

Eine Alternative stellt die Teilelektrifizierung und Überbrückung mit batterieelektrischem Antrieb (BEMU-Antrieb) vor allem auf topographisch schwierigen Strecken dar. Teilelektrifizierungen sind schneller durchzuführen und können zu einem Kostenvorteil führen. Dafür muss die DB Netz AG als Bereitsteller der Infrastruktur die Fertigstellung von (Teil-)Elektrifizierungsmaßnahmen terminlich sichern, um für die Aufgabenträger Planungssicherheit des aufwändigen Vergabe- und Zulassungsverfahrens zu gewährleisten. Auch andere Antriebe werden in Nordrhein-Westfalen getestet. Im Mai vergangenen Jahres haben die Zweckverbände VRR und NWL das Vergabeverfahren um die Strecken im „Niederrhein-Münsterland-Netz“ gestartet, um dort Fahrzeuge mit Brennstoffzelle oder BEMU-Antrieb einzusetzen. Um alternative Antriebe zu testen, können weitere Piloten, beispielsweise für Lückenschlüsse unterstützt werden. Auch die Erfahrungen von anderen Bahnstrecken sind einzubeziehen. So verkehrt in Niedersachsen seit September 2018 ein Brennstoffzellenzug zwischen Cuxhaven und Buxtehude.

Eine Elektrifizierung der Bahnstrecken in unserem Land ist wünschenswert, - sofern diese verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich machbar sind. Die technologieoffene Kombination verschiedener Antriebe wird zu mehr, schnellerer und umweltfreundlicherer Mobilität für die Menschen und den Transport von Gütern führen. Ziel ist auch, in den Städten die Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen durch den Ersatz von Dieselfahrzeugen durch den Einsatz anderer Antriebsformen zu senken. Diese sollten aber gerade mit Blick auf den Güterverkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sinnvoller als der aufwändige flächendeckende Bau von Oberleitungen auf unrentablen Nebenstrecken ist der Einsatz innovativer Antriebe wie Akku-Triebwagen oder Wasserstoffzüge. Der Einsatz innovativer Antriebe ist ein wichtiges Ziel und eine sinnvolle Ergänzung zur klassischen Elektrifizierung höherfrequentierter Strecken.“

3. Ziffer II. wird wie folgt gefasst:

„II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

1. Eine zielgerichtete und wirtschaftliche weitere Elektrifizierung des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen ist ein Baustein für Klimaschutz, die Verbesserung der Luftqualität, der Mobilität und zur Steigerung der Attraktivität des SPNV. Verantwortlich hierfür sind der Bund und die Aufgabenträger.
2. Für die Strecken gilt, insbesondere für die sog. „letzte Meile“ zu Unternehmen mit Bahnanschluss, dass neben der Elektrifizierung durch Fahrdrabt auch weitere Antriebe in Betracht kommen, beispielsweise Hybridfahrzeuge und/oder Akkus.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- sich beim Bund und den Aufgabenträgern dafür einzusetzen, dass die jeweils sinnvollste Alternative (Elektrifizierung, Teil-Elektrifizierung, alternative Antriebe) für bislang nicht elektrifizierte Fahrstrecken ermittelt und durch die SPNV-Zweckverbände beim Land zur Umsetzung angemeldet werden. Dabei sind insbesondere die Kriterien der Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Umsetzbarkeit zu berücksichtigen.

- sich bei den Aufgabenträgern dafür einzusetzen, dass im Rahmen von Ausschreibungen darauf geachtet wird, dass auf bestehenden elektrifizierten Strecken auch möglichst elektrisch gefahren wird.
- mit dem Bund eine Verständigung über den Mitteleinsatz auf nordrhein-westfälischen Strecken herbeizuführen, wenn ein Sonderprogramm aufgelegt wird.
- dem Landtag NRW in 2019 eine Bestandsaufnahme vorzulegen, auf deren Grundlage eine Diskussion der Aufgabenträger für Maßnahmen im Sinne des Kosten-Nutzen-Verhältnisses stattfinden kann.
- dafür zu werben, dass bei der Wahl der jeweiligen Antriebsart nach dem Prinzip der Technologieoffenheit die wirtschaftlich und ökologisch sinnvollste Alternative gewählt wird.
- die Planungsverfahren zu straffen, um schnelle Baugenehmigungen für Elektrifizierungsmaßnahmen bei bestehenden Schienenstrecken zu erreichen.
- mit den Aufgabenträgern in den Dialog zu treten, um ein geeignetes Pilotprojekt mit technologieoffenen Antrieben zu begleiten und die Planungssicherheit vor Ort zu erhöhen.“

4. Ziffer III. wird gestrichen.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Rainer Deppe
Klaus Vossemer
Henning Rehbaum

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Thomas Nüchel
Bodo Middeldorf
Ulrich Reuter

und Fraktion

Monika Düker
Arndt Klocke
Verena Schäffer
Mehrdad Mostofizadeh
Johannes Rimmel

und Fraktion