

+++ Pressemitteilung +++ Media Release +++

Berlin, den 15. April 2021

## „Elektrifizierungsprogrammchen“ völlig unzureichend

Bahnverbände fordern Nachbesserungen

**„Wir setzen den Schienenverkehr weiter unter Strom“ gab das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im März bekannt. Auf der Webseite des Ministeriums wurden dann bekannte Informationen zu alternativen Antrieben und teils jahrzehntealten Plänen zur Elektrifizierung vorhandener Strecken wiederholt. Neu war lediglich die Information, dass acht Strecken zusätzlich elektrifiziert werden sollen.**

Das bereits vor über zwei Jahren vom BMVI angekündigte „Ausbauprogramm Elektrische Güterbahn“ ist aus Sicht des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) und des Fahrgastverbands PRO BAHN eine Luftnummer.

Den Grund des harschen Urteils finden Interessierte nach einigen Klicks im nun veröffentlichten 459-seitigen Abschlussbericht [zweier Gutachterbüros, der schon seit Oktober im Ministerium vorlag](#). Aus 173 untersuchten Vorhaben sollen demnach lediglich die folgenden acht Strecken mit insgesamt 270,3 Kilometern Länge mit einer Oberleitung versehen werden:

- Neuburxdorf – Mühlberg
- Duisburg-Hochfeld – Duisburg Mannesmann
- Gerstungen – Unterbreizbach
- Tiefenbroich – Rohdenhaus
- Borstel – Niedergörne
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord
- Oebisfelde – Glindenberg
- Die nicht dem Bund gehörende Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg

NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling fasst die Kritik bündig zusammen: „Das passt weder zum realen Bedarf noch zu den Versprechen der Regierung, bis 2025 rund 3.500 Kilometer Strecke zu elektrifizieren. Der stellvertretende PRO-BAHN-Vorsitzende Dr. Lukas Iffländer forderte einen „Neustart der Gesamtplanung, allerdings auch die sofortige Realisierung der acht sowie weiterer unstrittiger Maßnahmen“.

Verärgert sind die beiden Verbände schon über die lange Bearbeitungsdauer und die fehlende Diskussion des Ergebnisses mit der Branche, aber auch über viele nicht nachvollziehbare Annahmen und manche unnötigen Fehler der Gutachter. So wird das Steinkohlekraftwerk Petershagen als wichtiger Verladepunkt herangezogen, obwohl es noch in diesem Jahr stillgelegt wird. Auch ist die Strecke von Herzogenrath zur niederländischen Grenze bereits elektrifiziert. Eine kritische Durchsicht des Gutachtens haben die beiden Verbände dem Verkehrsministerium übergeben und auf ihren Homepages hochgeladen.

+++ Pressemitteilung +++ Media Release +++

Berlin, den 15. April 2021

Gewichtiger ist für PRO BAHN und NEE aber, dass die Gutachter und BMVI alle Ziele aus den Augen verloren haben. Mit dem Programm sollte die „Resilienz“ des Netzes bei Störfällen gestärkt werden. Damit stand nicht einmal der potenzielle Zusatzverkehr auf elektrifizierten Strecken im Vordergrund, was von den Güterbahnen schon mit Kopfschütteln begleitet wurde. Denn Elektrifizierung senkt die Kosten der Güterbahnen deutlich und macht sie so wettbewerbsfähiger zum Lkw. Das BMVI wollte neu elektrifizierte Strecken für potenzielle Umleitungen im Stör- und Baustellenfall nutzen können. Kerkeling: „Das ist durchaus auch ein lohnenswertes Ziel, wie das Fehlen leistungsfähiger Umleitungstrecken nach der Havarie des Rastatter Tunnels 2017 gezeigt hat.“ Nur die beiden letztgenannten Strecken erfüllen jedoch dieses Kriterium, die anderen binden lediglich einen großen Verladeplatz an das elektrifizierte Netz an. Bekannte Elektrifizierungslücken, die auch im Personenverkehr hinderlich sind, sollen auch nach der Untersuchung nicht geschlossen werden, zum Beispiel die Strecke zwischen Tübingen und Horb oder zwischen Lahnstein und Limburg.

Ludolf Kerkeling: „Der Hinweis des Ministeriums auf alternative Antriebe nützt uns herzlich wenig. Für den Güterverkehr gibt es auf dem Markt weder Akku- noch Wasserstoffloks.“ Dr. Lukas Iffländer, sekundiert: „Wir hatten uns mehr erhofft – viele Projekte hätten auch dem Personenverkehr etwas gebracht. Bis auf die zweistündliche Regionallinie von Oebisfelde nach Magdeburg ist da aber kein Kollateralnutzen zu erkennen.“

Besonders traurig sieht es in der bayerischen Heimat von Verkehrsminister Scheuer aus. Dessen Parteifreund und damaliger bayerischer Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart hatte angekündigt, Bayern unter Strom zu setzen - damals fast wortgleich mit der Schlagzeile, die das BMVI nun verwendete. Dabei hatte er zehn Strecken von insgesamt über 550 km Länge angemeldet. Ergebnis: Null. Ähnlich sieht es in Baden-Württemberg aus.

Die Schwächen des Gutachtens teilen sich in methodische Fehler und Probleme der Aufgabenstellung durch das BMVI auf, wobei nicht immer klar zu erkennen ist, ob bestimmte Entscheidungen von den Gutachtern oder dem Auftraggeber getroffen wurden. So sind die Auswahlkriterien für die 33 vertieft untersuchten Strecken teils sehr subjektiv und teilweise von Datenfehlern begleitet. Iffländer: „Dass die Gutachter die Prognosen und Faktoren zur Nutzenberechnung des Bundesverkehrswegeplans verwendet haben, ist die wichtigste Ursache für das bedauerliche Ergebnis. Vor allem Umwelteffekte und die aktuellen Ziele der Regierung zur Verkehrsverlagerung ignoriert dieser Ansatz nämlich.“ Kerkeling ergänzt: „Das gilt auch für das Ziel dieser Regierung, bis 2025 den Anteil der elektrifizierten Strecken von gut 60 auf 70 Prozent zu erhöhen. Die zehn Prozentpunkte entsprechen rund 3.500 Kilometer Strecke. Geschafft sind etwa 509 Kilometer oder 1,5 Prozentpunkte, die sieben Vorhaben des Bundes wären weitere 0,6 Prozentpunkte.“

Die Bewertung des BMVI-Gutachtens steht auf den Webseiten von [NEE](#) und [PRO BAHN](#) zum Download zur Verfügung.



Fahrgastverband  
**PRO BAHN**



Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

+++ Pressemitteilung +++ Media Release +++

Berlin, den 15. April 2021

## Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin

Dr. Lukas Iffländer  
Stellvertretender Vorsitzender  
Team für Öffentlichkeits- und Medienarbeit  
Tel: +49 176 66 82 28 86  
[lukas.ifflander@pro-bahn.de](mailto:lukas.ifflander@pro-bahn.de)

Peter Westenberger  
Geschäftsführer

Tel: +49 170 485 486 4  
[westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)

## Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs. Er ist Gründungsmitglied der Allianz pro Schiene und des Europäischen Fahrgastverbands sowie Mitglied des Verbraucherzentrale Bundesverband. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist Träger des Bundespreises Verbraucherschutz. Der Verband ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN arbeitet ehrenamtlich im Interesse aller Fahrgäste. Die Mitglieder „erfahren“ tagtäglich den öffentlichen Verkehr (ÖV) auf Schiene und Straße. Aus diesen Erfahrungen heraus lobt und kritisiert der Verband Akteure und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, erstellt Konzepte, ist in offiziellen Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch sachliche Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare sowie Fahrgastgesprächstunden und Automaten-schulungen u.v.a.m. Detaillierte Informationen finden Sie unter [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)

## Über das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen

Die Güterbahnen ohne DB Cargo wickeln gut die Hälfte des Schienengüterverkehrs in Deutschland ab. 2019 waren das 129,2 Milliarden Tonnenkilometer (lt. Destatis). Wir wollen, dass es mehr werden: Als Netzwerk Europäischer Eisenbahnen sind wir der Zusammenschluss von zurzeit 84 Mitgliedern, zu denen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Unternehmen aus deren Umfeld gehören. Fairer Wettbewerb auf der Schiene ist unser Hauptanliegen. Zugleich wollen wir dazu beitragen, die deutschen und europäischen Klimaschutzziele zu erreichen.

Dazu streben wir die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die klimafreundliche Schiene an und setzen uns auch dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr zu stärken.