

# Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ bleibt weit hinter den Erwartungen zurück

EINE ANALYSE VON HENNING EGGERS

**A**m 03.03.21 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“. Mit dem Programm verfolgt die Bundesregierung das Ziel, auch Strecken elektrifizierungen zu realisieren, die nicht im Bedarfsplan Schiene enthalten sind oder über das GVFG-Bundesprogramm umgesetzt werden sollen. Dabei sollten insbesondere potenzielle Ausweichstrecken für stark befahrene Schienengüterverkehrskorridore, Lückenschlüsse und elektrifizierte Anschlüsse zur Ermöglichung durchgehender Elektrotraktion untersucht bzw. identifiziert werden. Ob dieses Ziel mit den vorgeschlagenen förderfähigen Strecken letztendlich erreicht werden kann, ist angesichts des mageren Ergebnisses aber eher fraglich, wurden doch gerade einmal acht Strecken mit einer Länge von insgesamt 200 km zur Elektrifizierung vorgeschlagen. Genau genommen sind es sogar nur längere zwei Strecken und damit nur 143 km, die tatsächlich als Ausweichrouten taugen.

Politischer Anstoß für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ war die siebenwöchige Unterbrechung der Oberrheinstrecke bei Rastatt ab August 2017 aufgrund des Tunneleinsturzes, als zudem nur nichtelektrifizierte Ausweichstrecken zur Verfügung standen. Eine solche Großstörung mit weitreichenden Folgen insbesondere für den internationalen Schienengüterverkehr sollte sich künftig nicht noch einmal wiederholen, war fortan aus dem Bundesverkehrsministerium immer öfter zu hören. Im Koalitionsvertrag der im Frühjahr 2018 gebildeten schwarz-roten Bundesregierung war zudem das Ziel formuliert, bis 2025 den Elektrifizierungsgrad des deutschen Schienennetzes von 60 auf 70 % zu erhöhen. So entstand im Bundesverkehrsministerium das Programm „Elektrische Güterbahn“, mit dem gezielt Ausweichstrecken für den langlaufenden Güterverkehr unter Fahrdrabt genommen, aber auch mehr durchgehende elektrische Traktionierungen ermöglicht werden sollten. Noch im Januar 2019 ging Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer davon aus, bis Ende 2019 eine entsprechende Förderrichtlinie vorlegen zu können.

Vom Aufruf, mögliche Projekte für das Elektrifizierungsprogramm zu melden, machten vor allem die Länder und Verbände, aber auch

*Die überwiegend der Stahlindustrie dienende, rund 7 km lange Strecke Duisburg-Hochfeld – Duisburg Mannesmann soll im Rahmen des Förderprogramms unter Strom gesetzt werden. Bereits elektrifiziert ist die abschnittsweise parallel führende Straßenbahnlinie 903, deren Anlagen am 12.02.21 den Vordergrund für die auf der EBO-Strecke eingesetzte 077 003 (Fahrzeugtyp JT42CWRM, „Class 66“) von DB Cargo Deutschland bildeten. Foto: Dennis Mendheim*

die DB Netz AG reichlich Gebrauch. Dagegen wurden systematische Untersuchungen über alternative Netzentwicklungen wie die Studie „Schienennetz 2025/30“ des Umweltbundesamtes bzw. deren Fortschreibung durch das Netzwerk Europäische Eisenbahnen offenbar nicht zu Rate gezogen. Allein rund 40 % der Anmeldungen kamen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Insgesamt 339 Strecken lagen dem Bundesverkehrsministerium nach dem Förderaufruf vor, wovon nach Aussortieren der Doppelungen noch immerhin 173 übrigblieben. Sowohl die Länder als auch die Verbände übermittelten zahlreiche Vorhaben, welche aber fast ausschließlich dem SPNV dienen. Derartige Projekte wurden vom Bund nicht weiter geprüft, da diese Projektkategorie über das GVFG-Bundesprogramm gefördert werden soll und hierfür nach der Gesetzesänderung im vergangenen Jahr ein Fördersatz von bis 90 % möglich ist.

Ausgewählt wurden schließlich 34 Strecken, von denen ergänzend zum Bedarfsplan Schiene folgende acht als elektrifizierungswürdig angesehen werden:

- Neuburxdorf – Mühlberg, 7 km
- Duisburg-Hochfeld – Duisburg Mannesmann, 7 km
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord, 5 km
- Tiefenbroich – Flandersbach (Rohdenhaus), 13 km
- Gerstungen – Heimbaldshausen (– Unterbreizbach), 18 km
- Borstel – Niedergörne, 7 km
- Oebisfelde – Glindenberg, 55 km
- Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg, 88 km

Von diesen können wiederum nur die beiden letzten überhaupt eine Netzwirkung als Verbindungsglieder entfalten, während die anderen als Stichstrecken bloß den Traktionswechsel auf der letzten Meile entbehrlich machen.

## ■ Projektauswahl

Um geeignete Vorhaben für den Schienengüterverkehr zu identifizieren, entwickelten die vom Verkehrsministerium regelmäßig beauftragten Büros Intraplan und TTS TRIMODE zunächst Auswahlkriterien, bevor sie die Projektbewertung vornahmen, aus der sich schließlich eine Rangreihung geeigneter Strecken ergeben hat.

Die von den Gutachtern angewendeten Kriterien der Vorauswahl werfen zahlreiche Fragen auf. So wird die Projektvorauswahl über die Merkmale KV-Profil (mindestens P/C 390 bzw. P/C 60), Streckenklasse (D2) oder verfügbare Überholgleislängen (> 400 m) gesteuert, obwohl klar ist, dass anlässlich einer Elektrifizierung meist auch diese Schwachstellen beseitigt werden, wie zuletzt die Elektrifizierung München – Lindau zeigte. Durch die Anwendung dieser Kriterien fallen aber von vornherein Strecken durch das Raster, die für eine höhere Resilienz im Schienennetz von hoher Bedeutung sind. So haben die Berater des Bundes beispielsweise die Strecken Neumünster – Bad Oldesloe oder Mühlendorf – Rosenheim mit Verweis auf die unzureichende Streckenklasse CE nicht weiter untersucht, obwohl Neumünster – Bad Oldesloe schon mehrfach als Umleitungsrouten genutzt worden ist. Die Elektrifizierung Mühlendorf – Rosenheim hingegen war bereits als Vorhaben des Bedarfsplans Schiene angedacht. Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) hatte der Bund ursprünglich eine Ausbaustrecke Regensburg – Landshut – Mühlendorf – Rosenheim vorgesehen. Das Vorhaben befand sich zunächst im sogenannten potenziellen Bedarf des BVWP 2030, mit der Heraufstufung einiger Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf nahm der Bund im November 2018 aber einen Neuzuschnitt des Ausbauprojekts vor. So wird der Ausbau bzw. die Elektrifizierung im Abschnitt Mühlendorf – Rosenheim als Bedarfsplanvorhaben nicht mehr weiterverfolgt, obwohl sich die Schließung der Lücke Richtung Brenner und die Etablierung einer Umfahrung von München geradezu





**Die Strecke Oebisfelde – Glindenberg (– Magdeburg) ist eine jener weniger Verbindungen im Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“, deren Elektrifizierung tatsächlich eine Netzwirkung entfalten kann. Zwar werden auch von dieser Strecke abzweigende Strecken und Anschlüsse, die für z.T. erhebliches Aufkommen im Güterverkehr sorgen, absehbar keinen Fahrdraht bekommen. Von der Elektrifizierung in der Börde wird gleichwohl der Durchgangsverkehr profitieren. 1264 011 der NRS hatte am 01.03.21 einen Baustoffzug im Anschluss Dönstedt Steinwerke übernommen und anschließend in Haldensleben die Fahrtrichtung gewechselt, um von hier aus in den Abend mit Ziel Winsen im Netz der OHE aufzubrechen.**  
Foto: Stefan Högemann

aufdrängen. Eine durchgehend elektrifizierte Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim bildet quasi die südliche Fortsetzung des Ostkorridors Uelzen – Regensburg und wäre die ideale nördliche Zulaufstrecke für die neue Brennerbahn mit dem Brennerbasistunnel als Herzstück. Mit der ABS (Regensburg –) Landshut – Rosenheim ließe sich für den durchgehenden Güterverkehr und natürlich auch für den Havariefall eine weiträumige östliche Umfahrung des Knotens München schaffen. Zudem ist das Projekt skalierbar, denn sollte der Verkehr weiter zunehmen, könnten weitere zweigleisige Abschnitte zwischen Landshut und Rosenheim geschaffen werden. Warum die Bundesregierung Strecken mit einer solch hohen Resilienz Wirkung frühzeitig aussortieren ließ, ist fachlich nicht zu erklären.

Bei anderen Projekten wird die Resilienz Wirkung grob fehlerhaft eingeschätzt, wie sich etwa in Baden-Württemberg zeigt. So soll die Schließung der 33 km messenden Elektrifizierungslücke zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Öhringen nach den Bewertungsergebnissen praktisch keinen Umleitungs nutzen generieren, was gerade auch im großräumigen Netzzusammenhang kaum nachvollziehbar erscheint, denn mit der Elektrifizierung der Hohenlohebahn ergibt sich in Verbindung mit der in Planung befindlichen Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze DE/CZ eine für den langlaufenden Güterverkehr hochrelevante Ost-West-Achse, die praktisch das Pendant zu der im Lkw-Verkehr hochbelasteten A 6 bildet. Es bleibt unklar, warum die Gutachter diese Wechselwirkung in ihren Betrachtungen offenbar ausblenden.

Die Elektrifizierung der Strecke Tübingen –

Horb wird mit der fadenscheinigen Begründung nicht vertieft untersucht, weil es „andere Alternativen zur Gäubahn“ geben würde. Dabei ist die einzige wirklich nutzbare Strecke Böblingen – Renningen – Zuffenhausen sehr stark im S-Bahn-Verkehr ausgelastet, während die Strecke Tübingen – Horb im Dieselbetrieb ihre Feuerrufe als Umleitungsrouten während der Rastatt-Unterbrechung bestanden und den internationalen Schienengüterverkehr von und nach der Schweiz vor dem totalen Kollaps bewahrt hat. Zur Erinnerung: Damals war die Gäubahn zwischen Horb und Böblingen baustellenbedingt gesperrt.

Ein theoretisch besonders leistungsfähiger Bypass für die Oberrheinstrecke, der zudem praktisch keine Umwege erfordert, liegt auf der französischen Rheinseite. Nördlich von Straßburg ist die Strecke bis zur deutsch-französischen Grenze bei Lauterbourg zweigleisig, aber ohne Fahrdraht. Die Elektrifizierung des Anschlusses an das deutsche Streckennetz von der Grenze bis Würth und die Nutzung als Ausweichstrecke wird mit dem lapidaren Hinweis auf die fehlende Oberleitung in Frankreich ausgeschlossen und daher nicht weiter untersucht. Umgekehrt ist es bei der Strecke Cottbus – Forst, bei der eine Fortführung auf polnischer Seite bis in den Knoten Węglińec unterstellt wird. Ob zu den jeweiligen Anschlussstrecken jenseits der Grenze Abstimmungen auf Regierungsebene bzw. mit den betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen stattgefunden haben, bleibt bei beiden Strecken im Dunkeln.

Bei der Verbindung Abzweig Seehof – Barby – Güterglück, mit der südlich von Magdeburg wieder eine zweite Elbequerung geschaffen werden kann, müsste der derzeit stillgelegte Abschnitt

Barby – Güterglück der historischen Kanonenbahn zunächst reaktiviert werden. Allerdings ist dergleichen im Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ nicht vorgesehen, und damit fällt auch diese überaus wichtige Ausweichstrecke „durch den Rost“. Am Ende verfestigt sich der Eindruck, dass die Auswahlkriterien bewusst restriktiv angelegt wurden, um sich mit möglichst vielen Projektvorschlägen erst gar nicht weiter auseinanderzusetzen zu müssen. Dies führt schlussendlich eben nicht zu einer zielgerichteten, sondern fast schon erratischen Projektauswahl.

#### ■ Bewertungsmethodik

Zur Projektbewertung greift der Bund auf „Altbewährtes“ zurück und stützt sich bei der Bestimmung der verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Wirkungen weitgehend auf die Methodik des Bundesverkehrswegeplans. Angesichts der Beauftragung des Büros Intraplan war auch kaum anderes zu erwarten. Die gesamtwirtschaftliche Betrachtung auf Basis der Ansätze und Kostensätze der BVWP-Methodik vorzunehmen, ist mit Blick auf das kümmerliche Ergebnis des Förderprogramms wahrscheinlich die folgenschwerste Entscheidung gewesen, mit der das Projektportfolio aussichtsreicher Strecken von vornherein entsprechend beschränkt wurde.

Auffällig ist bei praktisch allen vertieft untersuchten Vorhaben, dass keine Mehrverkehre unterstellt werden. Nur bei Verkürzung der Transportzeiten geht die BVWP-Methodik von nennenswerten Mehrverkehren aus. Die durch die Elektrifizierung deutlich sinkenden Produktionskosten hingegen sollen nach den dokumentierten Ergebnissen keinen vergleichbaren Effekt auslösen. Das erscheint kaum plausibel, und damit zeigt sich einmal mehr


(s. Beitrag zur „Standardisierten Bewertung“, S. 82f.), dass ähnlich wie beim Personenverkehr die BVWP-Methodik für reine Streckenelektrifizierungen nur geringe Nutzenbeiträge errechnet. Wirklich ins Gewicht fallen hier Ausbaurvorhaben, mit denen sich die Fahrzeiten verkürzen lassen, woraus sich dann im Personen- und Güterverkehr kürzere Reise- bzw. Transportzeiten ergeben.

Deshalb stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die BVWP-Methodik überhaupt geeignet sein kann, Vorhaben zur Verbesserung der Netzresilienz zu bewerten, oder ob der Bund das Thema nicht anders angehen muss. Immerhin erheben die Gutachter keinen Anspruch darauf, dass die von ihnen angewendete Methodik unfehlbar ist. Stattdessen stellen sie auf Seite 11 des Ergebnisberichts fest: „Das hier angewendete Verfahren ist ein Vorschlag bzw. eine erste Annäherung, wie Resilienzwirkungen bewertet werden können.“ Diese Feststellung lässt der Verkehrspolitik genügend Spielraum, wie mit den Bewertungsergebnissen umzugehen ist. Die Vorstellung, höhere Netzresilienz zu erreichen und die Vorhaben wie üblich der ohnehin zweifelhaften Nutzen-Kosten-Bewertung des BVWP zu unterziehen und am Ende des Prozesses zahlreiche Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Faktor über 1 zu erhalten, ist mit dem jetzigen Ansatz widerlegt oder besser gesagt gescheitert.

Zudem ist zu hinterfragen, warum angesichts der verkehrspolitischen Zielstellung, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 % zu steigern, nicht von der Überlastung weiterer Hauptabfuhrstrecken als zu berücksichtigende Randbedingung ausgegangen wurde. Sicherlich kann im Rahmen einer solchen Untersuchung keine neue Verkehrsprognose erstellt werden (dies erfolgt gerade im Rahmen der sogenannten Bedarfsplanüberprüfung), allerdings werden mit dem Festhalten an der Verkehrsprognose 2030 auch die wenig ambitionierten Verkehrsmarktanteile im Schienengüterverkehr zur Grundlage der Bewertung gemacht. Schon heute ist absehbar, dass zahlreiche der als Ausweichrouten vorgeschlagenen Projekte in einigen Jahren auch dem Regelverkehr dienen müssen, weil die bereits jetzt hochbelasteten Strecken dann endgültig nicht mehr aufnahmefähig sein werden. Unter diesen Bedingungen werden beispielsweise im Knoten Bremen/Bremerhaven sowohl die östliche Zulaufstrecke Verden/Rotenburg – Bremerhaven als auch die westliche Alternative unter Einbeziehung der Strecke Oldenburg – Osnabrück benötigt, genauso wie auf der Ost-West-Relation die Elektrifizierung der Strecke Löhne – Hameln (– Elze) eine Südumfahrung des überlasteten Knotens Hannover ermöglichen muss.

**■ Fazit**

Die Intraplan-TRIMODE-Studie „Erarbeitung und Bewertung des Ausbauprogramms ‚Elektrische Güterbahn‘ zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ ist an vielen Stellen sowohl nicht nachvollziehbar als auch widersprüchlich und sollte daher insgesamt neu erstellt werden. Bereits bei der Auswahl der zu untersuchenden Strecken werden willkürlich Kriterien angelegt, die frühzeitig zum Ausschluss geeigneter Vorhaben führen. Die Entwicklung eines Bewertungsansatzes zur Netzresilienz ist grundsätzlich zu begrüßen, doch führt das Festhalten an der BVWP-Methodik in die Irre, da bei den Resilienzprojekten praktisch keine Nutzenbeiträge aus der Verkürzung von Transportzeiten generiert werden können. In Verbindung mit der aus Sicht des Schienengüterverkehrs wenig ambitionierten Verkehrsprognose 2030 ist eine positive Bewertung der Ausweichstrecken de facto unmöglich.

Soll die Resilienz im Schienennetz tatsächlich verbessert werden, muss die Bundesregierung einen neuen entwicklungs-offenen Ansatz verfolgen. Dabei muss zugleich eine Verkehrsprognose unterstellt werden, welche die verkehrspolitischen Zielstellungen zur Erreichung eines höheren Marktanteils im Schienengüterverkehr abbildet und Kapazitäten für weitere Verkehrsverlagerungen berücksichtigt. 

## „Rastatt“ wird sich wiederholen

Ein Kommentar von Henning Eggers

*Der Berg kreißte und gebar eine Maus. Diese Redensart kommt einem in den Sinn, wenn man das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ an der ursprünglichen politischen Zielstellung misst. Erklärtes Ziel der Bundesregierung war es, Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr zu schaffen und so die Resilienz im Schienennetz zu verbessern. Doch herausgekommen ist noch nicht mal ein Schmalspurprogramm. Denn der Bund schlägt die Elektrifizierung von sage und schreibe zwei längeren Strecken mit lediglich 143 km Länge vor. Die übrigen sechs Strecken dienen zwar dem Güterverkehr, erfüllen aber nicht die Funktion einer Ausweichroute. Damit kann die Netzresilienz allenfalls punktuell verbessert werden, aber eben nicht flächenwirksam.*


*Zur Erinnerung: Es war das Desaster von Rastatt, die siebenwöchige Unterbrechung der wichtigsten europäischen Gütermagistrale, die Verkehrspolitikern im Spätsommer 2017 die Augen dafür öffnete, dass es im deutschen Schienennetz an leistungsfähigen Ausweichstrecken mangelt. Rastatt dürfe sich nicht wiederholen, so war es fortan auch aus dem Bundesverkehrsministerium zu hören. Staatssekretär und Schienenbeauftragter Enak Ferlemann wurde nicht müde, Rastatt als das bahnpolitische Erleuchtungserlebnis darzustellen. Stolz verkündete er auf parlamentarischen Abenden zur Bahnpolitik, dass die Bundesregierung das Netz jetzt auf mögliche Ausweichtrassen scanne und im Ergebnis weitere Strecken elektrifizieren würde.*

*Doch die Ministerialbürokratie im Bundesverkehrsministerium stützte Ferlemanns großspurige Ankündigung jetzt auf Bonaifformat – durchgesetzt haben sich die Fetischisten, die die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans hochhalten. Schon die Auswahl des in der Verkehrsplanungsszene nicht unumstrittenen Büros Intraplan ließ wenig Innovatives erwarten. Die Anwendung sachlich nicht nachvollziehbarer Kriterien für die Vorauswahl von Projekten wie beispielsweise bestimmte Anforderungen an die Streckenklasse tat ihr Übriges, dass sinnvolle Vorhaben schon frühzeitig durch den Rost fielen. Dafür finden sich auf der Homepage des Ministeriums (wenig) gehaltvolle Sätze wie: „Auch die Elektrifizierung der wichtigsten Umfahrungsstrecken ist bereits im Bedarfsplan Schiene enthalten, etwa die Elektrifizierung der Gäubahn zwischen Stuttgart, Singen und der Grenze zur Schweiz.“<sup>(1)</sup> Nun, auf der*

*Gäubahn fehlt zwar abschnittsweise das zweite Gleis, doch der Fahrdraht fehlt ihr immerhin nicht...*

*Es war zudem vorher bekannt, dass mit der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans bei reinen Elektrifizierungsvorhaben auf Basis der bisherigen Verkehrsprognose 2030 und bei einer Einzelprojektbetrachtung nur wenige Vorhaben ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 erreichen werden. Denn der überwiegende Teil des Nutzens wird bei der Methode „Intraplan“ über die Verkürzung von Reise- und Transportzeiten generiert. Diese Methodik ist also grundsätzlich untauglich, wenn es darum geht, Projekte zu identifizieren, die der Verbesserung der Resilienz dienen. Zur Ehrenrettung der Gutachter muss man anerkennen, dass ihnen dies auch bewusst gewesen sein muss, denn sie sprechen selbst von einer „ersten Annäherung“ an die Bewertung von Resilienzwirkungen. Mit anderen Worten heißt dies aber auch: Andere Gutachter hätten es wahrscheinlich ganz anders gemacht und wären zu abweichenden Ergebnissen gekommen. Es ist gerade diese Formulierung, die den politischen Gestaltungsspielraum verdeutlicht, den Gutachter mit Leben füllen können, sofern sie denn dürfen.*

*Doch statt zu gestalten hat sich Andreas Scheuers Ministerium für bloßes Verwalten entschieden. Es war dann auch kein Zufall, dass das Programm „Elektrische Güterbahn“ am Tag einer coronageprägten Ministerpräsidentenkonferenz ohne viel Aufsehen zu erregen nur auf der Website des Verkehrsministeriums veröffentlicht und politisch abgehettelt wurde. Nach den vollmundigen Ankündigungen von Enak Ferlemann ist das Ergebnis beschämend und eine vertane Chance für die Bahnpolitik. Denn am Ende bleibt es eine verkehrspolitische Frage, wie resilient ein Schienennetz sein muss und welche Maßnahmen dafür notwendig sind.*

*Der Felssturz im Mittelrheintal bei Kestert zeigt erneut auf drastische Weise, wie verwundbar das Schienennetz in Deutschland ist, wenn von der einen auf die andere Minute eine Hauptabfuhrstrecke des Güterverkehrs ausfällt. Es zeigt sich: „Rastatt“ wird sich in Zukunft wiederholen, wenn weiterhin keine Ausweichstrecken geschaffen werden. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann das nächste Unglück Teile des Bahnbetriebs substantiell lahmlegt. Wie viele Weckrufe braucht die Bundespolitik noch, bis gehandelt wird? *

(1) <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html> (abgerufen am 12.04.21)