

Positionspapier für eine Elektrifizierung der Brenzbahn

Einleitung

Für den Ostalbkreis ist die Elektrifizierung der Brenzbahn ein wichtiger Schritt hin zur Qualitätsverbesserung des Schienenverkehrs in unserer Region. Diese Forderung ist eine jahrzehntealte Beschlusslage der Region Ostwürttemberg. Es geht um den Anschluss der Region nach Ulm und damit an das europäische Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetz der „Magistrale für Europa“ zwischen Paris und Budapest. Für den Ostalbkreis konkret, z.B. um eine bessere Anbindung der großen Arbeitgeber (etwa Firma Zeiss/Oberkochen etc.) an die Großstädte. Die nicht vorhandene Elektrifizierung der Brenzbahn steht dem entgegen.

Am 2. Mai 2018 hat das Land Baden-Württemberg sein Elektrifizierungskonzept für alle heute noch nicht elektrifizierten Strecken im Land dargestellt. Dieses enthält vier Gruppen: Gruppe 1, die alle im Bau oder in Planung befindlichen Elektrifizierungsstrecken enthält, eine Gruppe 2 mit den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs, eine Gruppe 3 mit den Maßnahmen des langfristigen Bedarfs und eine Gruppe 4 mit Bahnen ohne regelmäßigen Schienenpersonenverkehr (Tourismus- und Ausflugsverkehr). In der Gruppe 1 befinden sich vor allem Projekte, bei denen die Finanzierung weitgehend sichergestellt ist. Bei der Gruppe 2 werden v.a. überwiegend kurze, wichtige Lückenschlüsse auf sechs Strecken genannt. Für die Gruppe 3 wird die Möglichkeit genannt, fahrzeugseitige Lösungen wie batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene Antriebe zu betrachten und dies gegenüber einer Streckenelektrifizierung abzuwägen. In dieser Gruppe ist die Brenzbahn enthalten. Um eine Hochstufung zu erreichen, forderte Verkehrsminister Winfried Hermann die Region auf, ein klares Signal für die Elektrifizierung der Brenzbahn bis zum 31. Mai 2018 abzugeben. Dem kommen wir mit diesem Papier nach.

Wir fordern, dass die Brenzbahn in die Gruppe 2 der vordringlich zu elektrifizierenden Strecken aufzunehmen ist. Auch fordern wir das Land Baden-Württemberg auf, mit dem Bund darüber zu verhandeln, dass die Elektrifizierung der Brenzbahn in dem im Koalitionsvertrag auf Bundesebene verankerten Sonderprogramm für die Elektrifizierung der Schienen mit aufgenommen wird.

Gründe für eine Elektrifizierung der Brenzbahn:

Die Brenzbahn ist entsprechend einer seit Jahrzehnten gültigen Beschlusslage in Ostwürttemberg für die Elektrifizierung vorzusehen. Im Regionalplan 2010 ist das Ziel formuliert (Plansatz 4.1.2.5 (Z): *„Als Voraussetzung für die Verbesserung bzw. Ergänzung des heute bestehenden Angebotes im großräumigen und überregionalen Schienenverkehr [...] sind die Strecken [...] Ulm-Heidenheim-Aalen durch Elektrifizierung in ihrer Leistungsfähigkeit und Qualität zu verbessern.“* Dieses Ziel der Raumordnung ist gültige Beschlusslage der Region Ostwürttemberg bis heute. Es ist die Landesregierung gewesen, die diesen Zielsatz in ihrer Verbindlichkeit bei der Genehmigung des Regionalplans relativiert hat.

Die Vereinbarung über die Zusammenarbeit in der Interessengemeinschaft Brenzbahn, die alle Regionalverbände, Landkreise, Städte und Gemeinden sowie IHK Ulm und Ostwürttemberg und Handwerkskammer Ulm unterzeichnet haben, steht bereits im 2. Absatz: *„Um die Zukunftsfähigkeit der Brenzbahn sicherzustellen, ist mittelfristig auch eine Elektrifizierung der Strecke unumgänglich.“* Der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller hat Ende 2017 eine Kooperationsvereinbarung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg abgeschlossen. Auf Wunsch des Ministeriums wurde darin ausdrücklich festgehalten, dass *„die Elektrifizierung der baden-württembergischen Strecken [...] mit Ausnahme der Südbahn derzeit im Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller nicht angestrebt wird.“*

Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass Minister Hermann öffentlich (vgl. HZ vom 17. April 2018) ausführt, die Region hätte sich nie für eine Elektrifizierung der Brenzbahn ausgesprochen und sie habe zu wenig Reisende.

Bereits im Jahr 2016 hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) landesweit alle nicht elektrifizierten Strecken daraufhin untersucht, inwieweit sie für den Einsatz von Hybridfahrzeugen geeignet sind. Darin wird bspw. die Hohenlohe-Bahn (Öhringen-Schwäbisch Hall) als für Hybridfahrzeuge gut geeignete Strecke, die Brenzbahn als für den Einsatz von Hybridfahrzeugen nicht sinnvoll dargestellt. Vor dem Hintergrund der auf objektiven Kriterien beruhenden Untersuchung ist es unverständlich, warum nun die Hohenlohe-Bahn im Elektrifizierungskonzept in der Gruppe 2 als vordringlich zu elektrifizieren eingestuft wird, hingegen die Brenzbahn in der Gruppe 3, als für den Einsatz von Hybridfahrzeugen zu prüfen, aufgeführt wird.

Im Rahmen des Regio-S-Bahn Projektes Donau-Iller sind in enger Abstimmung von der NVBW als Teil des Prüfungsauftrages die Untersuchung der Tauglichkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten auf der Brenzbahn untersucht worden. Auch wenn die fahrplantechnische Prüfung noch nicht abgeschlossen ist, wurde bereits eine Fahrzeitenrechnung für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und Akku-Hybridantrieb mit dem Ergebnis durchgeführt, dass diese innovativen Fahrzeuge nicht an die benötigten Fahrleistungen der konventionellen Fahrzeuge heranreichen, und zwar sowohl hinsichtlich der Reichweite als auch der erreichbaren Fahrzeiten. Da diese Untersuchung mit der NVBW beauftragt und begleitet wurde, ist davon auszugehen, dass dem Land die Ergebnisse vorliegen.

Das Land hat in seinem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg Angebotsklassen (Züge/Stunde) entwickelt und die einzelnen Strecken auf Grund ihrer Nachfrage diesen Angebotsklassen zugeordnet.

Der für die bayerische Elektromobilitätsstrategie Schiene tätige Gutachter hat herausgestellt, dass sich eine Streckenelektrifizierung langfristig v.a. dann lohnt, wenn mehr als eine Zugfahrt pro Stunde stattfindet. Bei einem Vergleich der bisher im Elektrifizierungskonzept in Gruppe 2 gelisteten Strecken mit der Brenzbahn, die bisher in Gruppe 3 eingeordnet ist, fällt auf, dass der größte Teil der Strecken in Gruppe 2 nur in die Angebotsklasse 1a des Landes fällt (Klasse 1a heißt Stundentakt). Die Brenzbahn fällt nach dem Landeszielkonzept 2025 in die Angebotsklassen 2 (a und b) (dies bedeutet 2 Zugpaare/Stunde (Halbstundentakt bzw. Express stündlich, RB stündlich mit HVZ Verstärker)). Damit dürfte auf der Brenzbahn durchgehend mit mehr Verkehr zu rechnen sein, als auf vielen der bisher im Entwurf des Landes in Gruppe 2 vorgeschlagenen Strecken.

Bei der Brenzbahn handelt es sich um eine Strecke mit Neigetechnikbetrieb. Dieser beschleunigte Betrieb fordert sehr leistungsfähige (Diesel-)Fahrzeuge. Es ist bekannt, dass man mit alternativen Antriebskonzepten (Wasserstoff/Akku/Hybrid) sehr anspruchsvolle Fahrleistungen nicht erreichen kann. Für Hybrid/Akkufahrzeuge steht bisher kein Fahrzeug mit ausreichender Akkuleistung für die Bedienung der Gesamtstrecke zur Verfügung. Daher ist es erstaunlich, dass die Brenzbahn aus Sicht des Landes für alternative Antriebstechnologien als besonders geeignet erscheinen soll. Gerade auf der Brenzbahn, wo sehr anspruchsvolle Fahrplankonzepte umgesetzt werden sollen, kann nur durch eine Elektrifizierung und die dadurch höhere verfügbare Antriebsleistung in den Fahrzeugen eine Beschleunigung des Verkehrs und u.U. die Ablösung der Neigetechnik erfolgen.

Vor diesem Hintergrund werden in der aktuellen Überprüfung des Fahrplankonzeptes durch DB Netz, die vom Verein Regio S-Bahn Donau-Iller und der NVBW in Auftrag gegeben wurde, auch der Einsatz von Hybrid-Akku-Fahrzeugen oder Wasserstofffahrzeugen geprüft. Zwischenergebnisse zeigen, dass mit Wasserstofffahrzeugen die Fahrzeit auf der Brenzbahn um ca. 4 Minuten steigen würde. Damit ließe sich das Fahrplankonzept zum zweigleisigen Ausbau der IG Brenzbahn nicht mehr umsetzen.

In der Präsentation des Verkehrsministeriums werden in den Verbindungskarten die zentralen Orte mit einer eigenen Signatur ausgezeichnet. Hierbei ist für Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen eine eigene Signatur vorgesehen. Es ist schade, dass das Verkehrsministerium, das bis vor kurzem die oberste Landesplanungsbehörde war, die Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen in Ostwürttemberg Ellwangen, Schwäbisch Gmünd und Heidenheim nicht als solche ausweist. Wir fordern das Land auf, diese zentralörtliche Funktionszuweisung, insbesondere für Heidenheim, aufzunehmen und bei der Einordnung der Brenzbahn in die Gruppe 2 im Elektrifizierungskonzept zu berücksichtigen.

Aalen, _____

Für den Ostalbkreis

Klaus Pavel
Landrat