Van: Frank Menger

Onderwerp: BO-MIRT/ Bundesverkehrswegeplan 2030 en het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040
Datum: vrijdag 12 maart 2021 9:55:51
Bijlagen: 210304_policy-paper_european-year-of-rail_eng.pdf
BMVI - Wir setzen den Schienenverkehr weiter unter Strom.pdf
BMVI - Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes.pdf
BMVIBundesverkehrswegeplan 2030.pdf
beantwoording-kamervragen-van-het-lid-schonis-over-het-bericht-duitsland-elk-uur-een-trein-amsterdam-berlijn-en-een-uur-sneller.pdf

---

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Op 4 maart 2021 publiceerde het Duitse verkeersministerie in Berlijn het volgende: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/023-scheuer-schiene-unter-strom.html . Met ook de volgende link: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html. Het is opvallend hoe weinig tussen Nederland en Duitsland geregeld is op het gebied van grensoverschrijdend spoor. Volgens de site van het Duitse MIRT; Bundesverkehrswegeplan 2030: https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html

Ook de Duitse organisatie Allianz pro Schiene heeft de nodige op een aanmerkingen zeker waar het over grensoverschrijdende verbindingen gaat. Hier een kleine bloemlezing van recente persberichten:

- https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/drei-verkehrspolitische-weichen-die-eu-und-bund-im-europaeischen-jahr-der-schiene-stellen-sollten/
- https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/klimaschutz-braucht-mehr-europa-im-bahnverkehr/
- https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierung-der-schiene-braucht-einen-schub/

Voor uw eigen kennis het Staatsverdrag over grensoverschrijdend spoor heet het 'Verdrag van Warnemünde' en is van 1992. Eigenlijk zou gelijktijdig met een forse taakstelling uit uw commissie ook om te werken aan een nieuw Staatsverdrag tussen Nederland en Duitsland. Dit mede door dit recente stuk naar uw kamer: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2021/02/26/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-schonis-over-het-bericht-duitsland-elk-uur-een-trein-amsterdam-berlijn-en-een-uur-sneller

In Duitsland pakken ze dit type verbinding anders aan. Wel elk uur een trein maar volgen twee totaal verschillende routes naar hetzelfde eindstation. Aangezien Zwolle een stad is die helemaal buiten het internationale spoor valt? Evenals de 6e stad van Nederland Groningen. Leeuwarden en Assen ontbreken ook. In goede verbindingen vanaf Amsterdam horen de internationale treinen via alle grensprovincies te rijden. Die aan Duitsland grenzen.

Als we Amsterdam - Berlijn naast Berlijn - München leggen dan zal er minimaal nog anderhalf uur af moeten. Dus tweeënhalf uur minder dan de huidige reistijd per trein zal om wat in *Duitsland de norm is voor 700 kilometer in 4 uur per trein* voor de verbindingen Randstad - Duitsland moeten

gelden. Hoe gaat u dit omzetten de komende periode 2021 -2025? Aangezien in 2025 ook in Duitsland al de voorbereidingen beginnen voor het Bundesverkehrswegeplan 2030 - 2045. In 2016 heeft Nederland volledig de Duitse trein gemist omdat er ook vanuit de Kamer geen druk op een Duits - Nederlandse spooragenda zat. Daarbij zijn in het Noordoosten de grootste gaten te dichten met spooraansluiting van Amsterdam op Duitsland richting Scandinavië. Zowel in normale IC kwaliteit(nachttreinen) en hogesnelheidslijnen.

In het kader van het 'Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040' en de ontwikkelagenda kom ik tot de volgende witte vlekken:

- Noord-Nederland - Zuid-Duitsland via de Emslandstrecke (Wadden - Alpen) zonder Utrecht en Zwolle extra te moeten belasten. *Knelpunt Friesenbrücke*
- TEN-T hogesnelheidslijn Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg. Bouwdeel Lelylijn. Reistijd Amsterdam - Hamburg is vergelijkbaar met Amsterdam -Berlijn, terwijl het maar op 500 kilometer van Amsterdam ligt. Wat gaat hier fout? Tevens de tweede stad van Duitsland en de 5e interne economie in Duitsland.
- Doortrekken van de TEN-T rail corridor: https://www.rfc-northsea-med.eu/ van Rotterdam naar Hamburg (noordelijk deel noordzee zonder langs Twente en Duisburg te moeten) wel door Noord-Nederland om de zeehavens van 'nationaal belang' een directe aansluiting op een TEN-T corridor te geven.
- bovenregionale verbinding Zwolle - Enschede - Münster
- bovenregionale verbinding Leeuwarden - Groningen - Rheine via de Nedersaksenlijn
- bovenregionale verbinding Groningen - Münster via de Emslandstrecke en Friesenbrücke
- Bovenregionale verbinding Groningen - Bremen in Noord-Nederland bekend onder de Wunderline opwaardering naar IC160/200 kwaliteit noodzakelijk

Hoe gaat u als lid van de Staten en gemeenteraad om met de gewenste grensoverschrijdende verbindingen qua lobby met betrekking tot het Duitse MIRT het Bundesverkehrswegeplan 2030?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Allianz pro Schiene

POSITION PAPER

Three transport policy decisions that the EU and the German government should take in the European Year of Rail

03.03.2021

1. EXPAND THE RAIL NETWORK ACROSS INTERNATIONAL BORDERS

Open border crossings for electric locomotives

Roads are publicly funded and accessible to all types of cars and trucks at border crossings between Member States. Rail connections are also financed by public funds, but are often so inadequately constructed that they cannot be used by all types of trains at the border. The environmentally friendly electric locomotives, in particular, are unable to proceed at many rail border crossings. In Germany for example, 30 of the 57 border crossings can only be used by diesel trains due to a lack of overhead lines.

Demand:
The EU must set up a funding programme for the electrification of rail border crossings.

Demand:
The EU must concentrate its funding for transport infrastructure projects predominantly on rail transport projects (including combined transport) so that the bottlenecks in rail network at border crossings can be eliminated.

Demand:
The German government should coordinate with neighbouring countries and upgrade all railway border crossings with an electric overhead line by 2030.

2. PROVIDE COMPETITIVE SUPPORT FOR INTERNATIONAL TRAIN ROUTES

Abolish VAT privileges for international air travel

In the EU, several countries charge VAT on international train tickets: Austria, Germany, Croatia, Belgium, Greece, the Netherlands, Spain and France. Airlines do not pay VAT on international tickets.

Demand:
International airline tickets should not be taxed more favourably than train tickets. The EU should only allow Member States to exempt international airline tickets from VAT if they also exempt cross-border train tickets from VAT.

Demand:
As long as cross-border airline tickets are exempt from VAT, the German government should not discriminate against rail customers and exempt international train tickets from VAT.

Remove national barriers for cross-border train journeys

Individual Member States, such as France or Italy, charge higher track access charges for cross-border passenger trains than for national passenger services.

Demand:
The EU must prevent Member States from creating price barriers for cross-border train journeys.

3. HARMONISE THE GREEN DEAL AND THE EUROPEAN YEAR OF RAIL

Make taxation on transport fuel fairer

International long-distance trains pay a tax on traction electricity in many Member States, while the airlines are exempt from aviation fuel tax throughout the EU. Germany levies the highest taxes on rail traction electricity in the EU.

The EU Commission has announced that it will revise the energy tax directive this year. This is a real test in the European Year of Rail.

Demand:
End the EU-wide tax exemption for aviation fuel.

Demand:
The German government should exempt the railways from the tax on traction electricity.

Create level playing field for emissions trading

Provided that rail transport does not already use electricity from renewable sources, the generation of traction current is 100 per cent included in chargeable emissions trading, whereas aviation fuel is only 20 per cent chargeable.

The EU has announced that it will revise the EU Emissions Trading Directive this year. This is a real test in the European Year of Rail.

Demand:
Include 100 percent of air traffic in the EU-wide chargeable emissions trading system.

End the toll disadvantage of rail compared to road

According to EU law, all Member States are obliged to charge a rail toll ("track access charges") on all train connections. This obligation does not apply to road transport, which is only optional for the EU Member States. In Germany for example, passenger traffic on the roads is completely toll-free and road freight transport outside the German Autobahn network is also toll-free.

Against the backdrop of the Corona pandemic, the EU has allowed Member States to temporarily set rail tolls to zero and replace the revenue shortfalls of infrastructure operators.

Demand:
Extend the exemption that allows national states to waive the rail charges completely until there is also an EU-wide system for tolls on road transport. If it is possible to act quickly and unbureaucratically during a pandemic, then this must also be possible for climate protection.

Demand:
The German government should make use of the pandemic exemption and waive track access charges on the railways.

Make transport prices fairer

Passenger and freight transport in the European Union cause external costs of almost one trillion euros per year. This is the conclusion reached by the EU Commission in a study from 2019. Road transport is the biggest cost generator with almost 83 percent, followed by maritime transport with 10 percent, air transport with 5 percent and rail transport with 2 percent.

Demand:
The EU must ensure more cost transparency in transport and provide the Member States with guidelines for the internalisation of external costs.

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

PRESSEMITTEILUNG 023/2021

Wir setzen den Schienenverkehr weiter unter Strom

Quelle: Alstom

Das BMVI hat sein Anfang 2019 aufgelegtes **Elektrifizierungsprogramm für die Schiene fortentwickelt**. Es enthält nun alle Maßnahmen, mit denen das Ziel des Koalitionsvertrages erreicht werden kann: 70% des Schienennetzes mit Oberleitungen auszurüsten.

Weiteres Ziel: Bis 2050 sollen 100 % aller gefahrenen Zugkilometer elektrisch bzw. klimaneutral zurückgelegt werden. Dafür sollen auf Strecken ohne Oberleitungen Züge nicht mehr mit Diesel, sondern mit alternativen Antrieben fahren (Batterie, Brennstoffzelle, synthetische Kraftstoffe).

Andreas Scheuer:

> *„ElektrifizierungPlus - das nächste große Klimapaket für die Schiene. Ein Mehr an Elektromobilität ist die Zukunft. Um noch umweltfreundlicher unterwegs zu sein, setzen wir die Schiene weiter unter Strom, mit einem Mix aus Fahrdraht und sauberen Fahrzeugen. Weniger Dieselloks heißt weniger Schadstoffe, weniger Lärm. “*

Das Elektrifizierungsprogramm umfasst **vier Investitionsschwerpunkte**:

1. Förderung von alternativen Antrieben in Fahrzeugen und Zügen

Das BMVI hat bereits mehrere Entwicklungsprojekte für alternative Antriebe bei Triebwagen gefördert. Ziel: Weniger Diesellokomotiven auf der Schiene. ***Ein neues Förderprogramm*** geht diesen Weg konsequent weiter. Technologieoffen werden folgende Maßnahmen unterstützt:

- Beschaffung, bzw. Ausrüstung von Fahrzeugen mit *Batterien* und *Brennstoffzellen* für den Betrieb mit Elektromotor auf nicht oder nur teilweise elektrifizierten Strecken.
- Förderung von *Lade- und Tankvorrichtungen*, wie Oberleitungsabschnitten zum Nachladen der Batterien, Stationen zum Laden an Bahnhöfen oder Elektrolyseanlagen zur Erzeugung von Wasserstoff.
- Im Güterverkehr: Umstellung auf CO2-freie *synthetische Kraftstoffe*.

Die neue "Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr" wurde bereits veröffentlicht. Die Förderung soll in Kürze beginnen, ein Förderaufruf ist in Arbeit. Für das Programm stehen laut Finanzplanung Haushaltsmittel in Höhe von ***74 Millionen Euro bis 2024*** zur Verfügung.

2. Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans/Bedarfsplan Schiene

Hierbei werden der überregionale Personenfern- und der Güterverkehr elektrifiziert. Wichtige Strecken werden mit Oberleitungen versehen. Die Maßnahmen sind im Bundesverkehrswegeplan und dem Bedarfsplan Schiene enthalten.

3. Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr

Hierbei wird der regionale Schienenpersonennahverkehr elektrifiziert. Die Länder können Maßnahmen zur Elektrifizierung mit bis zu 90% mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanzieren. Die GVFG-Mittel wurden jüngst deutlich erhöht: Von ursprünglich 333 Millionen Euro jährlich auf 1 Milliarde Euro jährlich ab 2021. Im Jahr 2025 steigt der Betrag noch einmal auf dann 2 Milliarden Euro jährlich.

4. Ergänzende Maßnahmen Schienengüterverkehr / Strukturstärkung

Hierbei werden Ausweich- und Anschlussstrecken elektrifiziert. Mit dem Programm "Elektrische Güterbahn" wurden Vorschläge der Länder, Verbände und der DB AG untersucht, ob sie wirtschaftlich umgesetzt werden können. Ergebnis: Zusätzlich zum Bedarfsplan Schiene sollen mehrere Strecken mit Oberleitungen für den Schienengüterverkehr versehen werden. Zudem werden Projekte aus dem Strukturstärkungsgesetz umgesetzt.

Um den ***Bau von Oberleitungen zu beschleunigen und zu vereinfachen*** – hatte das BMVI bereits das ***Gesetz zur Investitionsbeschleunigung*** aufgelegt. Es ist am 20.12.2020 in Kraft getreten. Der nachträgliche Oberleitungsbau an bestehenden Strecken ist demnach unter bestimmten Voraussetzungen von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen.

Quelle: BMVI

Mehr Informationen zu den Zielen und den einzelnen Investitionsschwerpunkten finden Sie auf unserer Webseite:

www.bmvi.de/elektrifizierungsprogramm (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html)

© 2021 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

ARTIKEL

Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes

Der Elektrische Betrieb bei der Eisenbahn bietet viele Vorteile: Sie schont Umwelt und Klima, indem sie zunehmend regenerativ erzeugten Strom nutzt. Sie ist leiser, da elektrische Antriebe deutlich weniger Lärm verursachen als Dieselmotoren. Und nicht zuletzt kann Bahnfahren schneller werden, vor allem auf Nebenstrecken mit vielen Halten. Denn Elektroantriebe benötigen weniger Zeit fürs Beschleunigen; Fahrgäste gelangen rascher an ihr Ziel, neue Anschlüsse können erreicht, zusätzliche Halte realisiert oder auch die Fahrplanqualität verbessert werden. Ein weiteres Plus ist die Möglichkeit der Rückgewinnung der Bremsenergie.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) legt deshalb im Folgenden ein umfassendes Elektrifizierungsprogramm für die Eisenbahn in Deutschland vor.

I. Elektromobilität auf der Schiene: Schon heute Realität

Was andere Verkehrsträger erst noch mit großen Anstrengungen erreichen wollen, ist bei der Eisenbahn in Deutschland heute bereits Realität: Sie fährt überwiegend elektrisch und energieeffizient.

Drei Kenngrößen verdeutlichen den schon heute hohen Elektrifizierungsgrad der Eisenbahn:

61 % des Schienennetzes sind elektrifiziert

Das bundesdeutsche Streckennetz weist aktuell einen Anteil von rund 61 % elektrifizierter Strecken auf. Dieser liegt damit deutlich über dem EU-Durchschnitt von 54 Prozent (siehe Abb. 1). In absoluten Zahlen ausgedrückt heißt das: Etwa 20.000 km des rund 33.000 km langen Streckennetzes der bundeseigenen DB Netz AG sind durch Oberleitungen oder Stromschienen elektrifiziert.

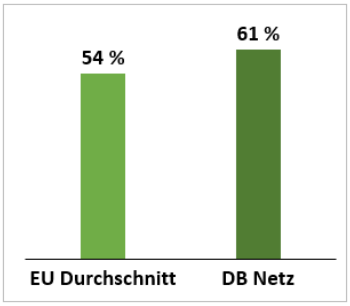


Abb. 1: Anteil elektrifizierter Strecken (Erhebungsstand 2017/2019)
Quelle: Allianz pro Schiene nach EU-Angaben, DB AG

74 % aller Zugkilometer werden aber schon elektrisch zurückgelegt

Von 100 Kilometern, die heute mit dem Zug auf den Bundesschienenwegen zurückgelegt werden, werden 74 Kilometer elektrisch gefahren. 74 %, also nahezu drei Viertel der Betriebsleistung, wird somit heute auf der Schiene bereits elektrisch erbracht.

Dass der Anteil der elektrisch zurückgelegten Zugkilometer höher ist als der der elektrifizierten Strecken, liegt darin begründet, dass es sich bei elektrifizierten Strecken überwiegend um die deutlich stärker befahrenen Hauptstrecken handelt. Anders ausgedrückt: Die Strecken, auf denen die meisten Züge verkehren, sind heute schon elektrifiziert.

Abbildung 2 veranschaulicht, aufgeschlüsselt nach Verkehrsarten, das Verhältnis von elektrisch zu nicht elektrisch erbrachter Betriebsleistung auf den bundeseigenen Schienenstrecken im Jahr 2019:

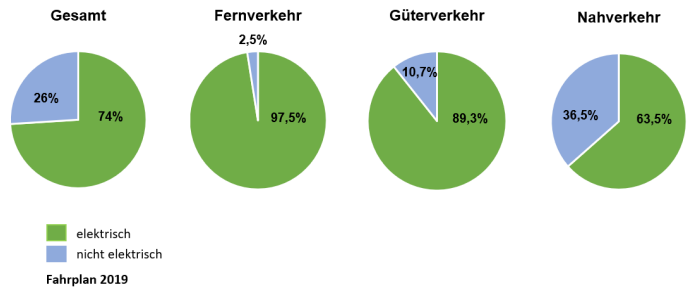


Abb. 2: Anteil elektrisch erbrachter Betriebsleistung auf bundeseigener Infrastruktur im Jahr 2019
Quelle: DB AG

Der Elektrifizierungsgrad ist bei den verschiedenen Verkehrsarten sehr unterschiedlich ausgeprägt: Fernverkehrszüge fahren heute schon nahezu vollständig elektrisch. Auch im Güterverkehr werden annähernd 90 % aller Zugkilometer elektrisch zurückgelegt. Der Nachholbedarf konzentriert sich auf den Schienenpersonennahverkehr. Hier werden nur knapp zwei Drittel aller Zugkilometer elektrisch zurückgelegt. Dieselantriebe sind noch weit verbreitet. Diese Diskrepanz ist leicht erklärbar: Güter- und Fernverkehrszüge verkehren zumeist auf den elektrifizierten Hauptstrecken, während der Regional- und Nahverkehr auch die nicht elektrifizierten Nebenstrecken nutzt.

Und über 90 % aller Verkehrsleistungen auf der Schiene werden elektrisch erbracht

Auf den elektrifizierten Strecken werden nicht nur vergleichsweise mehr Zugkilometer zurückgelegt. Elektrische Züge befördern zugleich auch deutlich mehr Passagiere bzw. Güter pro Zug als Dieselzüge. Daraus erklärt sich, dass über 90 % der Beförderungsleistungen der Eisenbahn in Deutschland bereits heute elektrisch erbracht werden. Abbildung 3 veranschaulicht den hohen Anteil der elektrischen Verkehrsleistung des Eisenbahnsektors.

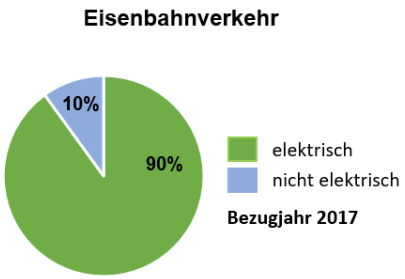


Abb. 3: Anteil der elektrischen Verkehrsleistung auf den Bundesschienenwegen
Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Daten des Umweltbundesamtes

Im Schienenpersonenfernverkehr werden 98 % aller Personenkilometer elektrisch zurückgelegt, im Schienenpersonennahverkehr liegt der Anteil bei 83 %.

Im Schienengüterverkehr liegt der Elektro-Anteil ebenfalls bei über 90 %. Betrachtet man, wie viel Tonnen an Waren über wie viele Kilometer transportiert werden (sog. Tonnenkilometer), so werden heute bereits 93 % der Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr elektrisch erbracht (Quelle: Allianz pro Schiene – https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/elektromobilitaet/ (https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/elektromobilitaet/)).

An welcher Kennziffer soll zukünftig der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahn gemessen werden?

Derzeit wird der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahn am Anteil der mit Oberleitungen elektrifizierten Streckenkilometer gemessen. Das war in der Vergangenheit eine aussagekräftige Messgröße. Denn Elektrifizierung bedeutete bisher: Elektrifizierung der Strecken mit Fahrdraht oder – in seltenen Fällen – Stromschienen.

Diese Situation ändert sich derzeit infolge technischer Entwicklungen rasant: In Zukunft wird ein zunehmender Teil, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, nicht mehr über eine Vollelektrifizierung der Strecken, sondern über alternative Antriebe erfolgen können. Diese Form der Elektromobilität auf der Schiene wird aber vom bisherigen Kennwert „elektrifizierte Streckenkilometer“ nicht erfasst. Wenn wir die bestehende „Elektrifizierungslücke“ auch mit Hilfe alternativer Antriebe schließen wollen, dann sollten wir dies auch mit einer aussagekräftigen Kennzahl messen können.

Das BMVI schlägt daher als neuen Maßstab für die Elektrifizierung der Eisenbahn die Kenngröße „elektrische Betriebsleistung“ vor, also wieviel Prozent der gefahrenen Zugkilometer elektrisch zurückgelegt werden. Mit dieser Kenngröße werden auch mit alternativen Antrieben elektrisch zurückgelegte Strecken erfasst. Und sie erfasst zielgenau, worum es geht: Wie viel der Fahrleistung elektrisch erbracht wird.

II. Unser Ziel: 100 % klimafreundliche Mobilität

Deutschland hat ehrgeizige Ziele im Klimaschutz formuliert. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 55 Prozent sinken, bis Mitte des Jahrhunderts wird Treibhausgasneutralität angestrebt. Für den Verkehrssektor ist damit bis 2030 eine Treibhausgasminderung von rund 40 Prozent verbunden. Die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist anspruchsvoll und ohne eine stärkere Rolle des Schienenverkehrs nicht möglich. Dazu wollen wir mehr Verkehr auf die Schiene verlagern und zugleich die Klimafreundlichkeit der Schiene selbst noch weiter verbessern. Die Erhöhung des Elektrifizierungsgrades ist dabei ein wesentlicher Treiber. Eine stärkere Elektrifizierung und der Einsatz erneuerbare Energien eröffnen den Weg zu einem klimaneutralen Schienenverkehr.

Im Koalitionsvertrag ist deshalb die Erhöhung des Elektrifizierungsgrades der Schiene als wesentliches Vorhaben verankert. Dieses wurde mit den Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 nochmals bekräftigt. Handlungsleitend für die weitergehende Elektrifizierung ist das im Koalitionsvertrag verankerte Ziel, die Elektrifizierungsquote des Eisenbahnnetzes auf 70 Prozent anzuheben. Dazu bekennt sich das BMVI ausdrücklich.

Aber wir wollen mehr: Bis 2050 streben wir eine 100-prozentige klimafreundliche Mobilität an und zwar klimaneutral auf Grundlage erneuerbarer Energien. Nicht mehr wie heute 74 %, sondern 100 % aller Zugkilometer sollen dann elektrisch zurückgelegt werden, sei es klassisch über Oberleitungen oder aber neu mit alternativen Antrieben. Falls diese Option im Güterverkehr aus technischen Gründen (siehe III) nicht vollständig umsetzbar ist, sollen als Übergangslösung im Güterverkehr klimaneutrale Antriebe auf der Grundlage von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen ermöglicht werden.

III. Der Weg zum Ziel: Ein Mix aus Oberleitung und alternativen Antrieben

Wir setzen auf einen intelligenten Mix von klassischer Oberleitung und – vor allem auf weniger befahrenen Nebenstrecken – innovativen Lösungen mit alternativ angetriebenen Schienenfahrzeugen wie Batterie- und Brennstoffzellenzüge. Anstelle einer Vollelektrifizierung des Netzes kann die Installation von Nachlademöglichkeiten – z.B. von kurzen Oberleitungsabschnitten zur batterieelektrischen Aufladung – einen elektrischen Betrieb ermöglichen – und zwar in vielen Fällen preiswerter als mit der Vollelektrifizierung einer Strecke mit Oberleitungen. Die klassische Oberleitung bleibt hingegen das Mittel der Wahl auf viel befahrenen Strecken, auf denen der volkswirtschaftliche Nutzen einer Streckenelektrifizierung deren Kosten übertrifft. Die Untersuchung zum „Ausbauprogramm Elektrische Güterbahn“ (siehe Kapitel IV, 3. Säule) hat allerdings gezeigt, dass dies bei vielen Nebenstrecken nicht der Fall ist. Hier kann die Elektrifizierung deutlich preiswerter und schneller mit alternativen Antrieben erreicht werden. Informationen zu den Kostenvorteilen alternativer Antriebe finden Sie hier. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/kostenvergleich-streckenelektrifizierungen-versus-einsatz-alternative-antriebe.html)

Alternative Antriebstechnologien, die zu einem Wachstum des klimaneutralen, vorzugsweise emissionsarmen Schienenverkehrs beitragen, sind aktuell vor allem:

a. batterieelektrische Züge,
b. brennstoffzellenbasierte Züge,

die beide einen Elektromotor antreiben.

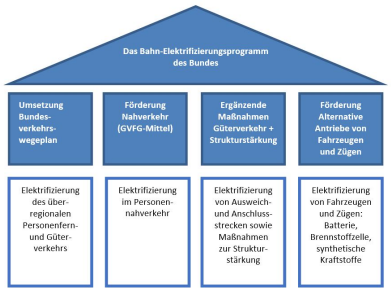
Brennstoffzellenbasierte Züge kommen ohne Oberleitungsinfrastruktur aus. Batterieelektrische Züge (BEMU) benötigen Oberleitungsladeinfrastruktur lediglich in Form von Elektrifizierungsinseln bzw. die Elektrifizierung in und im Umfeld von Bahnhöfen. Personenzüge können heute bereits mit aufgeladenen Batterien bis zu 80 km ohne Oberleitung elektrisch überbrücken. Mit modernen alternativen Antrieben kann der elektrische Schienenverkehr deutlich schneller in die Fläche gebracht werden. Zudem können erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden. Welche Antriebstechnik am besten geeignet ist, hängt von den Bedingungen des Einzelfalls ab. Auch tragen sie zur Klimaneutralität bei, soweit der Fahrstrom für die Fahrzeugbatterie oder der verwendete Wasserstoff aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Viele Bundesländer planen derzeit den Einsatz alternativer Antriebe im Schienenpersonennahverkehr. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/verwendung-alternativer-antriebe-im-schienenpersonennahverkehr.html)

Etwas anders stellt sich die Situation im Schienengüterverkehr dar: Hier gibt es derzeit keine marktreifen Triebfahrzeuge, die längere Strecken ohne Oberleitung elektrisch zurücklegen können. Vor allem das im Vergleich zu Nahverkehrszügen deutlich höhere Gesamtgewicht von Güterzügen stellt eine deutliche Hürde für die Verwendung batteriebrennstoffzellenbasierter Antriebe dar. Hier bieten dieselelektrische Zweikraftlokomotiven („dual mode“ Loks) eine Lösung. Anders als batterie- und brennstoffzellenbasierte Antriebe nutzen sie zwei Energiequellen: Unter Fahrdraht fahren sie elektrisch, auf nicht elektrifizierten Strecken hingegen mit Diesel. Heute müssen Güterzüge die ganze Strecke mit Dieseltraktion fahren, selbst wenn nur ein kleiner Abschnitt auf dem Gesamtweg nicht elektrifiziert ist. Zweikraftlokomotiven hingegen fahren nur noch dort dieselbetrieben, wo dies unbedingt notwendig ist, also auf den nicht elektrifizierten Strecken. Dieseltraktion auf nicht elektrifizierten Reststrecken kann aber nur eine

Übergangslösung sein. Um den Schienengüterverkehr klimaneutral zu gestalten, ist es notwendig, Diesel rasch durch klimaneutrale Antriebe auf der Grundlage von CO_2-freien synthetischen Kraftstoffen zu ersetzen und überall dort, wo dies technisch möglich ist, etwa im Rangierbetrieb und Einzelwagenverkehr, auf vollelektrische Antriebe umzustellen.

IV. Die vier Elektrifizierungssäulen der Eisenbahn: Das Elektrifizierungsprogramm der Bundesregierung

Die Eisenbahn der Zukunft fährt zu 100 % klimafreundlich, und zwar möglichst elektrisch. Um dies zu erreichen, hat das BMVI ein umfassendes Programm aufgelegt. Es umfasst vier Säulen, mit denen die Eisenbahn weiter elektrisch geladen wird.



Quelle: BMVI

1. Säule: Für die Elektrifizierung der großen Achsen - Der Bedarfsplan Schiene

(https://www.bmvi.de/javascript:void(0))

Der Bedarfsplan Schiene (https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html) enthält überregional bedeutsame Strecken, die aus- oder neugebaut werden sollen. Der Ausbau umfasst vielfach auch die Elektrifizierung bisher nicht elektrifizierter Streckenabschnitte. Der Bedarfsplan Schiene ist und bleibt somit das zentrale Instrument der Elektrifizierung überregionaler Schienenstrecken: Allein mit der Umsetzung der Ausbau- und Neubaumaßnahmen auf der Grundlage des Bedarfsplans Schiene werden wir die Elektrifizierungsquote der bundeseigenen Schienenstrecken von heute 61 % auf über 67 % steigern.

Ein Beispiel für eine bedeutende Streckenelektrifizierung, die in diesem Rahmen finanziert wird, ist die Elektrifizierung des rd. 184 km langen Streckenabschnitts von Hof nach Regensburg. Sie wird ergänzt um die Elektrifizierung der rd. 110 km langen südlichen Verlängerung von Regensburg bis Freilassing/Salzburg. Beide Maßnahmen zusammen werden in Deutschland eine dritte durchgängige elektrifizierte Nord-Süd-Achse zwischen den Küstenregionen und Österreich schaffen – wichtig insbesondere auch, um mehr Güter im Hinterlandverkehr der großen Seehäfen auf die umweltfreundliche Schiene verlagern zu können.

Dazu wollen wir die notwendigen Finanzmittel in die Hand nehmen: In der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 haben wir den Haushaltsansatz für den Bedarfsplan Schiene bereits auf 2 Mrd. Euro angehoben. Unser Ziel ist, die jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2028 auf mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr zu erhöhen. In den Folgejahren weiter wachsend.

2. Säule: Für die Elektrifizierung im regionalen Schienenpersonennahverkehr - Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

(https://www.bmvi.de/javascript:void(0))

Die zweite Säule basiert auf dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Es dient dazu, die Verkehrsverhältnisse im schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verbessern. Dazu gehört auch die Elektrifizierung von Nahverkehrsstrecken. Auch der Neubau von Strecken, z.B. für S-Bahnen, hebt den Elektrifizierungsgrad, da neue Strecken grundsätzlich elektrisch betrieben werden.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben liegt die Verantwortung für das Verkehrsangebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bei den Ländern. Der Bund fördert, bei Vorliegen der gesetzlichen Fördervoraussetzungen, Elektrifizierungsmaßnahmen des schienengebundenen ÖPNV nach dem GFVG anteilig mit bis zu 90 % mit Bundesfinanzhilfen.

Der Bund hat die Mittel für die Infrastrukturinvestitionen in städtische und regionale Schieneninfrastruktur – dazu gehören neben Straßen-, Stadt- und U-Bahntrassen auch S- und Regionalbahnen – deutlich aufgestockt. Insgesamt werden die jährlich für das GVFG-Bundesprogramm zur Verfügung stehenden Mittel versechsfacht: gemäß Koalitionsvertrag von ursprünglich rd. 333 Mio. Euro auf 1 Mrd. Euro jährlich ab 2021 und dann auf Grundlage der Beschlüsse des Klimakabinetts zum Klimaschutzprogramm auf 2 Mrd. Euro jährlich ab 2025. Ab 2026 ist eine Dynamisierung mit 1,8 % jährlich vorgesehen.

Auch wenn das GFVG-Bundesprogramm nicht primär der Elektrifizierung des Schienennetzes des Bundes dient, so kann es doch hierzu einen Beitrag leisten. Mit den in Planung befindlichen Strecken des GVFG und dem Bedarfsplan kann der Anteil der mit Oberleitungen elektrifizierten Strecken auf über 68 % steigen.

3. Säule: Ergänzende Programme zur Elektrifizierung im Schienengüterverkehr und im Rahmen der Strukturstärkung

(https://www.bmvi.de/javascript:void(0))

a. Elektrische Güterbahn

Annähernd 90 % der Zugkilometer im Schienengüterverkehr werden bereits heute elektrisch zurückgelegt. Der Güterverkehr läuft überwiegend über die großen Hauptkorridore. Deshalb ist für die weitere Steigerung des Elektrifizierungsgrades im Güterverkehr vor allem die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene (Säule 1) entscheidend. Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile) hat das BMVI untersucht, ob darüber hinaus noch Elektrifizierungslücken im Güterverkehrsnetz bestehen, die geschlossen werden können. Dabei lag das Augenmerk erstens auf sogenannten Ausweichstrecken, die bei möglichen Störungen (z.B. längeren Baumaßnahmen, Betriebseinschränkungen, Havarien oder witterungsbedingten Einflüssen) die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes ermöglichen und damit die Widerstandsfähigkeit („Resilienz“) des Schienennetzes stärken. Und zweitens wurde untersucht, wo es Elektrifizierungslücken von bundeseigenen Abschnitten der „ersten und letzten Meile“ gibt. Diese führen häufig dazu, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgrund der kurzen fehlenden Elektrifizierungsabschnitte häufig über den gesamten Laufweg Dieselloks nutzen. Durch die Elektrifizierung kann der Anreiz erhöht werden, den gesamten Laufweg mit Elektrotraktion zu fahren.

Wichtig ist: Wie bei allen Investitionsvorhaben, so muss auch bei Streckenelektrifizierungen der gesetzlich vorgegebene Grundsatz der Wirtschaftlichkeit eingehalten werden. Das heißt, es dürfen nur Vorhaben umgesetzt werden, die mindestens so viel gesamtwirtschaftlichen Nutzen bringen wie sie kosten. Daher wurden alle Vorhaben auf ihren so genannten Nutzen-Kosten-Wert überprüft.

Insgesamt haben Länder, Verbände und DB Netz AG 173 Strecken für eine Untersuchung vorgeschlagen, von denen anhand eines Kriterienkatalogs 34 Strecken für Güterverkehrselektrifizierungen ausgewählt und einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen wurden. Im Ergebnis hat sich erwiesen, dass – ergänzend zum Bedarfsplan Schiene – acht zusätzliche Elektrifizierungen für den Güterverkehr sinnvoll sind:

- Neuburxdorf – Mühlberg,
- Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann,
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord,
- Tiefenbroich – Flandersbach (Rohdenhaus),
- Gerstungen – Heimboldshausen (–Unterbreizbach),
- Borstel – Niedergörne,
- Oebisfelde – Glindenberg,
- Bremerhaven - Rotenburg.

Die Wirtschaftlichkeit der vier erstgenannten Vorhaben steht unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber ihre zu Beginn der Untersuchung bekundete Bereitschaft, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen, verbindlich umsetzen.

Die Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven – Rotenburg, die der nichtbundeseigenen Eisenbahn EVB gehört, steht unter dem Vorbehalt der Entwicklung einer rechtlich zulässigen Finanzierungslösung. Sie könnte der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Kosten für eine wesentlich teurere Güterverkehrsumfahrung des Knotens Bremen ersparen.

Das Ergebnis bestätigt vor allem eines: Nahezu alle gesamtwirtschaftlich sich tragenden Elektrifizierungen für den Güterverkehr sind bereits durch den Bedarfsplan Schiene, also durch Säule 1, abgedeckt. 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. Diese Strecke wird künftig eine elektrische Umfahrung der für den Güterverkehr bedeutsamen Oberrheinstrecke ermöglichen, falls diese zeitweise durch Havarien oder Bauarbeiten nicht nutzbar ist.

Nach wie vor gibt es damit natürlich noch weiterhin nicht-elektrifizierte Strecken, die ein- oder mehrmals am Tag von Güterzügen befahren werden. Die Untersuchung „Elektrische Güterbahn“ zeigt aber: Ihre Elektrifizierung mit Fahrdraht lohnt sich für den Steuerzahler derzeit nicht. Hier sollten wie im SPNV alternative Antriebe zum Einsatz kommen, um die bestehenden Elektrifizierungslücken zu schließen. Und wo diese für den Güterverkehr technisch vorerst noch nicht verfügbar sind, sollen im Übergang zur vollständigen Elektrifizierung klimaneutrale, synthetische Kraftstoffe genutzt werden.

b. Elektrifizierung im Rahmen der Strukturstärkung (Strukturstärkungsgesetz)

Die Kommission Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung hat der Bundesregierung im Januar 2019 einen Bericht vorgelegt, wie der schrittweise Ausstieg aus der Kohleverstromung mit konkreten wirtschaftlichen Perspektiven für die betroffenen Regionen verbunden werden kann. Die Bundesregierung hat daraufhin „Eckpunkte zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung für ein Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ beschlossen. In den Eckpunkten wurde einem Kernanliegen der Kohlekommission entsprochen, Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen abseits der herkömmlichen Bedarfskriterien aus strukturpolitischen Gründen finanzieren und realisieren zu können. Dazu hat der Deutsche Bundestag im Juli 2020 das Strukturstärkungsgesetz verabschiedet. Darin enthalten sind auch eine Reihe von Streckenelektrifizierungsmaßnahmen, z.B. die Eisenbahnstrecke: Dresden – Bautzen – Görlitz, die aus strukturpolitischen Gründen realisiert werden sollen. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt strikt getrennt zu den regulären Infrastrukturprojekten aus zusätzlichen Mitteln der Strukturförderung. Die Realisierung der Vorhaben erfolgt ausschließlich im Rahmen der hierfür zusätzlich im Gesamthaushalt des Bundes zur Verfügung stehenden Mittel.

Die Maßnahmen aus dem Programm „Elektrische Güterbahn“ und aus dem Strukturstärkungsgesetz ergänzen die Säulen 1 und 2, so dass mit diesen drei Säulen die Elektrifizierung von mindestens 70 % der bundeseigenen Eisenbahnstrecken erreicht werden kann.

4. Säule: Die Elektrifizierung durch alternative Fahrzeugantriebe

(https://www.bmvi.de/javascript:void(0))

Die Nutzung alternativer Antriebe im Schienenverkehr stellt einen zentralen Baustein der vollständigen Elektrifizierung der Eisenbahn dar. Um sowohl Schienenfahrzeuge mit alternativen innovativen Antrieben mit verminderten CO_2-Emissionen als auch die dafür notwendigen Lade- und Tankvorrichtungen zu fördern, wurde im Etat des BMVI für die vierte Säule ein neuer technologieoffener Haushaltstitel eingerichtet.

Die Ausgestaltung der neuen „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr (https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/0Ma1yaNdo2Tp2DOdF1z/content/0Ma1yaNdo2Tp2DOdF1z/BAnz%20AT%2017.02.2021%20B5.pdf?inline)“ berücksichtigt die Ergebnisse des Austausches des BMVI mit den Ländern sowie der Branche. Ziel ist es, auf Streckenabschnitten, auf denen eine Elektrifizierung mit Oberleitung nicht wirtschaftlich ist, Fahren mit alternativen emissionsarmen Antrieben zu ermöglichen und damit die Emissionen des Schienenverkehrs weiter zu verringern. Dies gilt sowohl für den Schienenpersonennahverkehr als auch für den Schienengüterverkehr.

Zusätzliche Informationen zur "Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr" finden Sie hier. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/elektromobilitaet-im-schienenverkehr.html)

V. Wie sieht die Elektrifizierung der Zukunft aus? Ein Blick auf unser Schienennetz

Die nachfolgende Karte (Abb. 4) gibt einen Überblick, welche Strecken bereits elektrifiziert sind und für welche Strecken konkrete Planungen nach den Säulen 1-3 bestehen. Für die übrigen Strecken bietet sich perspektivisch ein Befahren mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben an (Säule 4). Bei einzelnen dieser der Säule 4 zugeordneten Strecken kann auch eine Vollelektrifizierung für den Regionalverkehr sinnvoll und wirtschaftlich darstellbar sein.

Zusätzlich sind die Elektrifizierungsvorhaben verzeichnet, die – über die Säulen 1 und 2 hinausgehend – im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes unterstellt bzw. abgeleitet worden sind. Sie ergeben sich teils aus dem Angebotskonzept für den Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr, teils aus den von den Ländern entwickelten Schienenpersonennahverkehrskonzepten. Diese Maßnahmen werden in der Karte in einer eigenen Farbe dargestellt und sind noch keiner Finanzierungssäule zugeordnet. Hier muss im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmenpakets zunächst geprüft werden, ob diese aus dem Deutschlandtakt abgeleiteten Elektrifizierungen wirtschaftlich umsetzbar sind. Erst danach ist im weiteren Verfahren der etappenweisen Umsetzung des Deutschlandtaktes eine Zuordnung zu den

oben dargestellten Finanzierungssäulen möglich. Geklärt werden muss in diesem Verfahrensschritt auch, ob die Elektrifizierung über eine Elektrifizierung der Strecken oder aber der Antriebe erfolgen soll. Der Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt definiert Elektrifizierungen technologieoffen, trifft also hierzu keine Aussage.

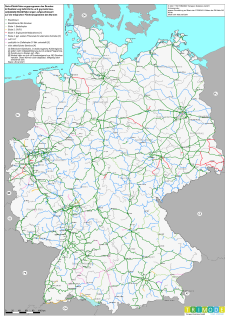


Abb. 4: Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes: In Realisierung befindliche und geplante bzw. potenzielle Elektrifizierungen aufgeschlüsselt auf die möglichen Förderprogramme des Bundes

Die Karte können Sie hier (126MB) (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abb-4-schiene-elektrifizieruungsprogramm-karte.pdf?__blob=publicationFile) und hier (14MB) (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abb-4-schiene-elektrifizieruungsprogramm-karte-lowres.pdf?__blob=publicationFile) herunterladen.

Wie schnell die weitere Elektrifizierung der Eisenbahn (über Antriebe oder Oberleitungen) vorankommt, hängt neben der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene vor allem von der Geschwindigkeit der Elektrifizierung im SPNV ab. Denn hier ist die Elektrifizierungslücke am größten. Es liegt nun an den für den SPNV zuständigen Ländern, hierfür konkrete Elektrifizierungsziele zu setzen und die Lücke schnell zu schließen. Der Bund stellt den Ländern erhebliche Mittel aus seinem Elektrifizierungsprogramm, insbesondere den Säulen 2 (GVFG) und 4 (alternative Antriebe), aber auch dem Strukturstärkungsgesetz zur Verfügung. Gemeinsam wird so aus der Eisenbahn: **Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft.**

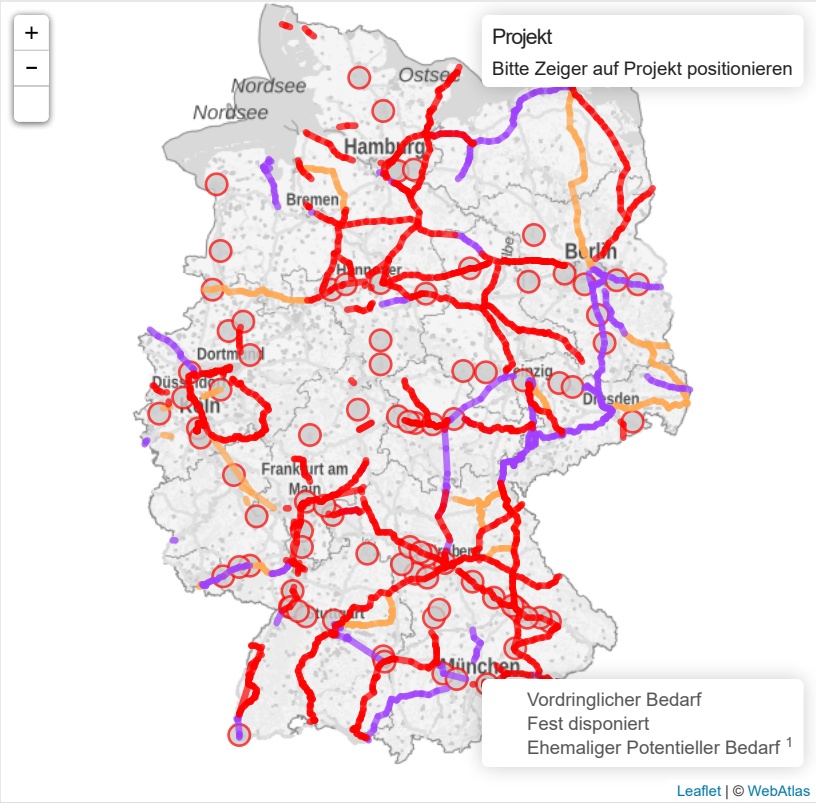
WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Liste der Strecken in Förderprogrammen (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderprogramm-schiene.xlsx?__blob=publicationFile)
XLSX, 21 KB, NICHT BARRIEREFREI

© 2021 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030



Projektauswahl (Schiene)

z.B. Bundesland (NW), Ort (Fulda)

Diese Karte stellt den Stand seit der Bekanntgabe der Bewertungsergebnisse der Projekte des Ehemaligen Potentiellen Bedarfs am 06.11.2018 dar, inkl. Aktualisierung nach der Bewert Hannover - Bielefeld am 17.11.2020. Für die Karte zum Stand des Kabinettsbeschlusses vom 03.08.2016 und des darauf basierenden Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 02.12.2

[1] Projekt, das nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen ist

Hinweis: Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich ergänzende Informationen zur BVWP-Broschüre (BVWP 2030 vom 03.08.2016) dar. Im Falle von Abweichungen zum PRINS ist im Zweifel maßgebend.

© 2021 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Glossar | Impressu

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/40792

Uw kenmerk
2021Z02408

Datum	26 februari 2021
Betreft	Antwoorden op Kamervragen lid Schonis t.a.v. versnellen verbinding Berlijn

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de beantwoording van vragen van het lid Schonis (D66) over het bericht 'Duitsland: elk uur een trein Amsterdam – Berlijn (en één uur sneller)[1], ingezonden 5 februari 2021 met kenmerk 86000.

Vraag 1
Bent u bekend met het voornemen van Duitsland om de reistijd van de Berlijntrein van Amsterdam naar Berlijn te willen verkorten tot 5 uur en 27 minuten in 2030? Zo ja, op welke manier bent u betrokken bij deze plannen?

Antwoord 1
Ja, ik ben met dit voornemen bekend. Tijdens het bilateraal afstemmen van Toekomstbeeld OV en het Duitse Deutschlandtakt zijn deze beelden met elkaar gewisseld. Ik ben erg blij met de gedeelde ambitie van de Duitse overheid om de verbinding tussen onze twee hoofdsteden te versnellen. Het grootste deel van de route ligt op Duits grondgebied, dus we hebben elkaar nodig om deze verbinding te versnellen.

Vraag 2:
Op welke manier passen de Nederlandse plannen om de Berlijntrein in 2025 met een half uur te versnellen in de Duitse plannen?

Antwoord 2
Deze plannen voor versnelling op de huidige route uit Deutschlandtakt en de voorgenomen versnelling per 2024 passen goed in elkaar.
De benodigde infrastructurele maatregelen in Nederland voor de voorgenomen versnelling van een half uur (per 2024) zijn no-regret. Het betreffen maatregelen die de robuustheid en snelheid van het baanvak omhoog brengen tussen Deventer, Hengelo en grens en daarmee een snellere verbinding creëren die aan beide zijden van de grens in de dienstregeling past. Deze maatregelen zijn robuust en nuttig voor eventuele verdere versnelling van de verbinding in de

[1] Treinreiziger.nl, 2 februari 2021 (https://www.treinreiziger.nl/duitsland-elk-uur-trein-amsterdam-berlijn-en-uur-sneller/)

toekomst, zoals in Deutschlandtakt wordt voorgesteld met een versnelling van nog eens een half uur op dit zelfde traject na 2030. Zie verder mijn antwoord op vraag 3 over hoe het voorstel uit Deutschlandtakt samenhangt met de route-opties voor de lange termijn.

Overigens, er is geen sprake van sec Nederlandse of Duitse plannen. De voorgenomen versnelling van een half uur (per 2024) betreft een gezamenlijke stap van zowel Nederland als Duitsland van de versnelling van deze verbinding, zie ook de MIRT brief van 27 november jl.[2] Ook voor de versnelling van nog een half uur na 2030 zijn we gezamenlijk in gesprek.

Vraag 3
Welke versnellingen ziet u voor zich op deze lijn aan de Nederlandse zijde na 2025?

Antwoord 3
Zoals in de MIRT brief aangegeven zijn er verschillende route-opties mogelijk om op de lange termijn verder te versnellen: via Utrecht - Arnhem (al dan niet met overstap in Duitsland), via Zwolle of via Amersfoort (de huidige route). De eerste optie, via Arnhem, sluit aan op het HSL netwerk in Duitsland. Dit is ook onderdeel van Deutschlandtakt. De route-opties via Zwolle en Amersfoort kunnen profiteren van de mogelijk extra versnelling in Duitsland. De route-opties bieden dus verschillende kansen. Daarom kijk ik met een bredere blik naar de mogelijke route-opties.
Deze lange termijn route-opties onderzoek ik in het kader van het Toekomstbeeld OV in samenhang met het nationale netwerk. Een definitieve keuze voor de lange termijn vraagt om een zorgvuldige afweging op basis van volwaardig onderzoek, rekening houdend met aansluiting op het Duits spoornetwerk en afstemming met belangrijke stakeholders zoals de Duitse collega's.

Vraag 4
Heeft u er zicht op wanneer de eerste stappen gezet worden aan de Duitse zijde om de genoemde versnellingen te realiseren?

Antwoord 4
De eerste concrete stap is de versnelling van een half uur die voorzien is in 2024. Deutschlandtakt betreft, net zoals Toekomstbeeld OV, een visiedocument voor de langere termijn ontwikkeling op het spoor. De uitvoering van de ambities in Deutschlandtakt en Toekomstbeeld OV is een continu proces waarover verschillende partijen – ministeries, infrabeheerders, en vervoerders – in gesprek zijn en zoals aangegeven nog nadere uitwerking vraagt, zoals bijvoorbeeld het uitwerken van aanvullende infrastructurele maatregelen.

Vraag 5
Kunt u de genoemde directe verbinding Amsterdam – Hamburg meenemen in de internationale marktverkenning? En welk reizigerspotentieel ziet u hier?

Antwoord 5
In de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang onderzoek ik welk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder open toegang voor zowel de internationale langeafstandsverbindingen als de

[2] Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 35 570 A, nr.45

kortgrensoverschrijdende verbindingen die nu onder de HRN-concessie vallen. In aanvulling hierop kijk ik ook breder naar de potentie van andere internationale verbindingen van en naar Nederland, conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg Spoorordening van 9 september 2020. Onder die potentie valt ook de verbinding Amsterdam – Hamburg en de vraag of er vervoerders zijn die de verbinding kunnen en willen aanbieden. Ik informeer u over de eerste resultaten van de marktverkenning voor de zomer van 2021.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer