

Beantwortung Anfrage Netzwerk bergstraße.mobil zur Teilelektrifizierung der Nibelungenbahn auf dem Abschnitt Hofheim - Bürstadt

- Juli / August 2024 -

07. Juli 2024, 09.39 Uhr

Von Netzwerk bergstraße.mobil an DB InfraGO AG

Ausstattung der Nibelungenbahn mit Oberleitung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vom Netzwerk bergstraße.mobil setzen uns ehrenamtlich für eine nachhaltige Mobilität im Kreis Bergstraße ein und tauschen uns regelmäßig (u.a. auf unserem öffentlichen Netzwerktreffen und über unsere Social-Media-Präsenz) darüber aus. Dabei ist die Generalsanierung der Riedbahn als Jahrhundertereignis natürlich auch regelmäßig Thema.

Von verschiedenen Personen aus unserem Bekanntenkreis bekommen wir regelmäßig zu hören, dass die Elektrifizierung der Nibelungenbahn auf dem Abschnitt Hofheim - Bürstadt nach Abschluss der Generalsanierung wieder abgebaut werden soll. Wenn dies zutrifft, würden die investierten 6 Mio. Euro nur auf kurze Dauer einen Nutzen für die Region entfalten und insbesondere eine vollständige Elektrifizierung der Strecke (Abschnitt Bürstadt - Bensheim) auf absehbare Zeit verhindern.

Das würden wir sehr bedauern. Schließlich sehen wir in der Elektrifizierung des verbliebenen Abschnittes einen wichtigen Beitrag, um eine (für den SPNV-Aufgabenträger Kreis Bergstraße) bezahlbare Umstellung der RB63 vom Dieselbetrieb zu einer nachhaltigen elektrischen Lösung zu erreichen.

Wir werden regelmäßig von Privatpersonen aber auch der Presse zu diesem Thema (und sich daraus ergebende Folgefragen) befragt und möchten keine unzutreffenden Aussagen - oder alternativ "wir haben nur gerüchteweise gehört, dass..." - verbreiten. Daher bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1.) **Trifft es zu, dass die aufgebaute Oberleitung auf dem Abschnitt Hofheim - Bürstadt nach der Generalsanierung der Riedbahn wieder abgebaut werden soll?**
- 2.) **Plant die DB InfraGo mittel- bis langfristig eine Elektrifizierung des Abschnitts Bürstadt - Bensheim (z.B. als mögliche künftige Umleitungsstrecke im Sinne einer höheren Netzresilienz auf der Main-Neckar-Bahn)? Wenn nein, weshalb nicht und welche Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um auch diesen Abschnitt per Oberleitung zu elektrifizieren (z.B. mit dem Ziel, einstöckige Elektrotriebzüge (ohne kostspielige Akku-Technologie) auf der Nibelungenbahn einsetzen zu können?**
- 3.) **Falls Frage 1 bejaht wird: Wie steht die DB InfraGO zu der Aussage, dass die Investition von stolzen 6 Mio. Euro von einigen BürgerInnen als ineffiziente Ausgabe wahrgenommen wird, wenn die Fahrleitung wieder abgebaut würde? Dies angesichts der knappen Haushaltsmittel für die öffentliche Bahninfrastruktur und der unseres Erachtens vorhandenen Option einfach das während der Riedbahn-Sperrung nicht einsetzbare (Diesel-)Wagenmaterial der RB62 Worms - Biblis für die temporäre Verdichtung der RB63 nutzen zu können.**

Über eine Antwort bis einschließlich 19. Juli würden wir uns sehr freuen und wünschen dem Projekt "Generalsanierung Riedbahn" einen erfolgreichen Verlauf und Abschluss. Falls die obige Frist nicht eingehalten werden kann, bitten wir um Info, wann wir vsl. mit Ihrer Antwort rechnen können. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Castellanos

Netzwerk bergstraße.mobil
Steinmetzweg 38 * 64625 Bensheim
Mobil: 01577 9217391
<http://www.bergstrassemobil.de/>

08. Juli 2024, 11.27 Uhr
Von DB InfraGO AG an Netzwerk bergstraße.mobil

Sehr geehrter Herr Castellanos,

vielen Dank für Ihre E-Mail. Ich weiß nicht, wie es zu solchen Gerüchten kommt, aber es handelt sich definitiv um ein Gerücht. Natürlich bauen wir die aufgebaute Oberleitung zwischen Hofheim (Ried) und Bürstadt nach Abschluss der Generalsanierung der Riedbahn nicht wieder zurück.

[...]

Überlegungen, den Abschnitt Bensheim-Bürstadt ebenfalls zu elektrifizieren gibt es derzeit nicht. Dies wäre aufgrund der örtlichen baulichen Gegebenheiten in Bürstadt (Brücke) nur mit sehr großem Aufwand und vor allem nicht ohne Baugenehmigung möglich.

Ich hoffe sehr, Ihre Fragen hiermit beantwortet zu haben. Vielen Dank im Voraus, wenn Sie die Info, dass die neu errichtete Infrastruktur selbstverständlich nicht wieder zurückgebaut wird, entsprechend teilen!

Viele Grüße
[...]



Stakeholdermanagement Region Mitte, I.II-MI-T 4
DB InfraGO AG
Hahnstr. 49, 60528 Frankfurt a. Main
[...]

08. Juli 2024, 14.27 Uhr

Von Netzwerk bergstraße.mobil an DB InfraGO AG

Betreff: Re: Elektrifizierung Nibelungenbahn

Guten Tag [...],

haben Sie vielen Dank für Ihre zügige und klare Rückmeldung.

Es ist sehr beruhigend zu hören, dass es sich nur um ein Gerücht handelt. [...]

Bzgl. der Bürstädter Bahnbrücke, die auch schon in der Presse als Widerstand für eine Fortführung der Elektrifizierung genannt wurde, frage ich mich, ob auch eine Elektrifizierung per Stahlschiene (so wie in den vergleichsweise tiefen Tunneln der Murgtalbahn Rastatt - Freudenstadt) in die Überlegungen einfließen? Dann wäre im Betrieb möglicherweise eine Höheneinschränkung zu beachten, die aber für den Regelbetrieb mit einstöckigen Nahverkehrstriebwagen aber ausreichen dürfte, oder?

Uns als lokal aktive Gruppe, die auch Politiker berät, interessieren bei den "Voraussetzungen", die eine Elektrifizierung des Restabschnitts erfordert, neben den technischen Themen vor Ort natürlich auch die formellen Details.

Vermutlich müsste der Besteller des SPNV (hier VRN im Auftrag des Kreises Bergstraße) auf die DB InfraGO zukommen, um hier einen Willen zu bekunden.

- **Welche Vereinbarungen müssten hier getroffen werden (z.B. zu ggf. nötigen Machbarkeitsstudien, Finanzierungsvereinbarungen, Bestellgarantien o.ä.)?**
- **Wie werden solche Projekte / Investitionen auf Wunsch von Aufgabenträgern bisher finanziert? Passiert das mit oder ohne ihre finanzielle Beteiligung? Welche Förderungen / Instrumente können hier ggf. in Anspruch genommen werden?**
- **Muss im Wesentlichen "nur" der Fahrdraht installiert werden, oder sind (abgesehen von der genannten Brückenproblematik) weitere kostspielige Investitionen, wie Unterwerke o.ä. notwendig?**
- **Wie sähe eine mögliche Zeitschiene aus, um bis ca. 2037 (Auslaufen des Verkehrsvertrags "Dieselnetz Südwest") die Elektrifizierung der kompletten Strecke schnell in die Umsetzung zu bringen.**

Über eine Antwort würde ich mich freuen. [...]

Mit freundlichen Grüßen

Peter Castellanos

Sprecher & Gründer

Netzwerk bergstraße.mobil

Steinmetzweg 38 | 64625 Bensheim

[...]



Guten Tag Herr Castellanos,
[...]

Sind Überlegungen zu einer Elektrifizierung per Stahlschiene in die Überlegungen eingeflossen? Und was muss alles umgebaut werden: Muss im Wesentlichen "nur" der Fahrdrabt installiert werden, oder sind (abgesehen von der genannten Brückenproblematik) weitere kostspielige Investitionen, wie Unterwerke o.ä. notwendig?

Für eine komplette Elektrifizierung wäre eine Absenkung und Anpassung der Gleislage in Bürstadt inklusive der (erst kürzlich erneuerten) Bahnsteige erforderlich. Dies würde sich auch mit einer Stromschiene nicht ändern. Im Zuge einer kompletten Elektrifizierung wäre außerdem die Leit- und Sicherungstechnik neu zu bauen (ESTW). Außerdem müssten zwei Schaltposten der DB Energie Hofheim und Bensheim neu gebaut werden sowie die Bahnübergänge entlang der Strecke umgebaut werden.

Welche Vereinbarungen müssten für eine Elektrifizierung des Restabschnitts getroffen werden (z.B. zu ggf. nötigen Machbarkeitsstudien, Finanzierungsvereinbarungen, Bestellgarantien o.ä.), damit die DB InfraGO die Elektrifizierung fortsetzt?

Die Erforderlichkeit einer Machbarkeitsstudie ist mit dem SPNV-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Neckar (AT) abzustimmen. Vor Einstieg in eine Planung benötigt die DB InfraGO jedoch eine Planungsvereinbarung mit dem Land und dem AT. Am Ende dieser Planung kann dann abhängig von der Kostenschätzung und ggf. dem Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) entschieden werden, ob eine Weiterführung und Umsetzung des Vorhabens möglich ist. Ist dies der Fall, wird formal ein Realisierungsvertrag zwischen der DB InfraGO und dem Land/ AT abgeschlossen. Erst vor Abschluss dieses Realisierungsvertrages benötigen wir eine Bestellgarantie.

Wie werden solche Projekte / Investitionen auf Wunsch von Aufgabenträgern bisher finanziert? Passiert das mit oder ohne ihre finanzielle Beteiligung? Welche Förderungen / Instrumente können hier ggf. in Anspruch genommen werden?

Die Finanzierung der Planung erfolgt in der Regel durch den AT und die kommunale Seite. Sie muss für das jeweilige Projekt abgestimmt werden. Grundsätzlich ist die Finanzierung der Realisierung abhängig von der Kostenhöhe. Ab 10 Mio. EUR Baukosten ist eine Finanzierung im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) möglich. Dies sieht dann einen Finanzierungszuschuss des Bundes von bis zu 90 % vor. Die übrigen Kosten sind vom Land zu finanzieren. Eine Beteiligung der DB an der Finanzierung ist grundsätzlich nicht vorgesehen.

Eine Förderung im Rahmen des GVFG setzt den Nachweis der Wirtschaftlichkeit voraus (NKU). Dieser ist im Zuge der Planungsphase zu erbringen. Sollten die Baukosten unter 10 Mio. EUR liegen, ist eine Finanzierung durch das Land vorzusehen.

Wie sähe eine mögliche Zeitschiene aus, um bis ca. 2037 (Auslaufen des Verkehrsvertrags "Dieselnetz Südwest") die Elektrifizierung der kompletten Strecke schnell in die Umsetzung zu bringen.

Wie oben dargelegt, ist zunächst die Finanzierung der Planung zur Lph 1/2 zu vereinbaren. Anschließend erfolgt diese Planung. Je nach Ergebnis (Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung) erfolgt die Finanzierung der Lph 3/4. Nach erfolgter Planung ist eine Baufinanzierungsvereinbarung abzuschließen. Danach wird die Maßnahme umgesetzt. Dieser gesamte Prozess könnte unserer Schätzung zufolge bis 2037 abgeschlossen sein. Eventuelle planrechtliche Vereinfachungen könnten sich positiv auf die Terminalschiene auswirken.

Wir hoffen sehr, Ihnen damit weitergeholfen und etwas Klarheit zum Prozess geschaffen zu haben.

Freundliche Grüße

[...]



Stakeholdermanagement Region Mitte, I.II-MI-T 4
DB InfraGO AG
Hahnstr. 49, 60528 Frankfurt a. Main