

---

# Pressemitteilung

Berlin, den 04. März 2022

## **Mehr elektrischer Schienenverkehr für mehr Klimaschutz**

VDV macht konkrete Vorschläge zur Vereinfachung der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken per Oberleitung

**„Um deutlich schneller erheblich mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen – damit wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen – müssen wir in den kommenden Jahren das deutsche Schienennetz weiter elektrifizieren. Die nach wie vor effizienteste und kostengünstigste Form der Elektrifizierung ist die Oberleitung. Der Bau von Oberleitungen scheitert jedoch in der Praxis an zu langwierigen und komplizierten Planungs- und Genehmigungsprozessen. Wir haben deshalb konkrete Vorschläge für eine vereinfachte und damit schnellere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken erarbeitet. Damit ist das Ziel der Branche, im deutschen Schienennetz den Elektrifizierungsgrad von heute 60 Prozent auf mindestens 75 Prozent zu steigern, in den kommenden Jahren erreichbar“, so Ingo Wortmann, Präsident des Branchenverbands VDV.**

Im neuen VDV-Positionspapier „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken als Teil der Energiewende“ unterstreichen die Branchenexperten, warum eine Elektrifizierung nach wie vor die beste Form des Eisenbahnbetriebs ist, um möglichst zuverlässig und schnell zahlreiche Personen und Güter zu befördern:

- Die elektrische Traktion ermöglicht deutlich höhere Höchstgeschwindigkeiten wegen der im Zug installierten hohen spezifischen Antriebsleistung.
- Die elektrische Traktion ermöglicht den Einsatz von schweren Güterzügen mit weniger Lokomotiven und das bei höherer Geschwindigkeit.
- Die elektrische Traktion ermöglicht relativ einfach, viele Radsätze, insbesondere die der für den S-Bahn-Betrieb vorgesehenen Triebwagen, anzutreiben und infolgedessen eine hohe Beschleunigung sowie eine rein elektrische Bremsung mit Energierückspeisung dieser Fahrzeuge zu gewährleisten.

## **Oberleitung hat Vorteile gegenüber Batterie und Brennstoffzelle**

Neben der Errichtung von Oberleitungen auf bislang nicht elektrifizierten Strecken kann man alternativ auch Fahrzeuge einsetzen, die per Batterie oder Brennstoffzelle betrieben werden. Die Experten des VDV sehen hier jedoch die Oberleitung im Vorteil, weil Fahrzeuge mit Batterie oder Brennstoffzelle schwerer und technisch aufwändiger sind als solche, die direkt effizient per Strom aus der Oberleitung gespeist werden. Darüber hinaus ist der Wirkungsgrad und damit der Gesamtenergiebedarf mit Strom aus der Fahrleitung in der Regel deutlich günstiger. Zudem lassen sich höhere Synergien bei einem einheitlich elektrifizierten Schienennetz heben. „Aber auch diese Antriebsarten können je nach Begebenheit der Strecke durchaus sinnvoll sein. Dennoch ist die direkte Energieeinspeisung aus der Oberleitung aktuell noch die effizienteste und kostengünstigste Betriebsweise für elektrische Eisenbahnen“, so Wortmann.

## **Planungsbeschleunigung nutzen, um schneller zu elektrifizieren**

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung stehen weitreichende Ziele für die Beschleunigung und Vereinfachung von Planung und Genehmigung für Bauvorhaben. Die vom VDV vorgelegten Vorschläge für den vereinfachten Bau von Oberleitungen passen genau zu diesen bundespolitischen Überlegungen. Der VDV schlägt unter anderem vor, bei Elektrifizierungsvorhaben für Eisenbahnstrecken künftig auf eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit und auf den üblichen Planfeststellungsvorbehalt zu verzichten.

## **Entwicklung von Baukastensystemen für Oberleitungen**

Weiteres Verbesserungspotenzial sieht der Verband zudem in der grundsätzlichen Konzeption von Fahrleitungen: Die Bauart von Oberleitungen müsse künftig besser an die jeweiligen Anforderungen der Betriebsführung von Strecken angepasst werden. Der VDV entwickelt dazu aktuell bereits ein Regelwerk für wirtschaftliche Oberleitungsanlagen von regionalen Eisenbahnstrecken beispielsweise mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 120 km/h und darunter, das allerdings bestehende Spielräume für den Betrieb und die Ausstattung regionaler Eisenbahnen weiterhin berücksichtigt. „Unsere Fachleute haben sich sehr intensiv mit konkreten Verbesserungsvorschlägen für eine Planungsbeschleunigung bei der Elektrifizierung des Schienennetzes auseinandergesetzt. Zudem müssen Nebenbahnen mit einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h nicht zwingend mit Fahrleitungen elektrifiziert werden, die auch für 200 km/h geeignet sind. Die vorliegenden und zum Teil noch in der Erarbeitung befindlichen Empfehlungen und Maßnahmen bieten wir den politischen Entscheidern im Bund und in den Ländern gerne aktiv als Lösungsbeitrag der Branche an, um schnell zu mehr klimafreundlichem und effizientem elektrischen Schienenverkehr in Deutschland zu gelangen“, so VDV-Präsident Wortmann abschließend.

Das VDV-Positionspapier „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken als Teil der Energiewende“ finden Sie [hier](#) zum Download.

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)**

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · [wagner@vdv.de](mailto:wagner@vdv.de)

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · [arnold@vdv.de](mailto:arnold@vdv.de)

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



---

Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an [presse@vdv.de](mailto:presse@vdv.de). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an [datenschutz@vdv.de](mailto:datenschutz@vdv.de) ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).