

BAG-SPNV fordert: Bahn-Elektrifizierung endlich voranbringen

Die BAG-SPNV erwartet von der nächsten Bundesregierung einen starken Impuls in Richtung Bahn-Elektrifizierung, auch außerhalb der gängigen Finanzierungswege wie Bundesverkehrswegeplan und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Nur mit einer deutlichen Reduktion des CO₂-Ausstoßes des gesamten Verkehrssektors und insbesondere einer nachhaltigen Stärkung des umwelt- und klimaschonenden Nahverkehrs können die Klimaschutzziele des Bundes erreicht werden.

Die Umweltbilanz des SPNV gilt es weiter zu verbessern. Das Potenzial durch den Ersatz von bislang mit Diesel betriebenen Fahrzeugen liegt im SPNV bei mehr als 680.000 Tonnen CO₂-Einsparung im Jahr.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist mit einem Anteil von 63% mit Abstand größter Abnehmer von Trassen im Netz von DB Netz. Da bislang nur rund 60% des Schienennetzes der DB elektrifiziert sind, müssen die Aufgabenträger immer noch erhebliche Mengen ihrer Leistung mit Dieseltraktion bestellen. In 2016 waren dies noch 240 Mio. Zugkilometer (ca. 36% der Gesamtleistung). Hinzu kommen noch ca. 20 Mio. Zugkilometer für Zuführungsfahrten. In der neu erstellten Grafik der BAG-SPNV werden die jeweiligen Anteile der mit Dieseltraktion bestellten Zugkilometer je Aufgabenträger dargestellt.

„Wir tragen gerne unseren Teil zur Verminderung des Schadstoffausstoßes bei. Aber dazu müssen wir verlässlich wissen, welche Strecken des SPNV bis wann mit einer Oberleitung ausgestattet werden. Für alle anderen Strecken können die Aufgabenträger anschließend eine nachhaltige Fahrzeugstrategie mit alternativen Antrieben entwickeln“, erläuterte Dr. Thomas Geyer, Präsident der BAG-SPNV. Auch die Bahnindustrie und deren erste An-

sätze zur Entwicklung alternativer Antriebe benötigen aus Sicht der BAG-SPNV einen verlässlichen Ausbauplan für die Elektrifizierung mit Oberleitungen und daraus abgeleitet von Einsatzfeldern für batterieelektrische oder Brennstoffzellenfahrzeuge. „Daher muss es eine vorrangige Aufgabe der neuen Bundesregierung werden, einen solchen Ausbauplan, der insbesondere auch die Strecken des SPNV beinhaltet, zu entwickeln und zu finanzieren“, führte Dr. Geyer weiter aus.

Nur mit zuverlässigen und im Regelbetrieb erprobten Fahrzeugen, die auch wirtschaftlich eine tragfähige Alternative zum etablierten Dieselantrieb darstellen, können die Aufgabenträger zudem in größerem Stil Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in ihren Ausschreibungen vorgeben. Erste Pilotprojekte der Aufgabenträger, bei denen in Ausschreibungen entweder alternative Antriebe zugelassen sind oder in denen eine bestimmte Form des alternativen Antriebs gefordert wird, sind bereits gestartet und werden wichtige Erkenntnisse liefern.

Bis Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik wirtschaftlich beschafft, unterhalten und betankt bzw. mit Energie versorgt werden können, benötigen die Aufgabenträger für deren Einsatz eine Risikoabsicherung für den Ausfall der Fahrzeuge. In der Phase des Markthochlaufs ist eine spürbare Entlastung von Mehrkosten der Fahrzeuge und für den aufwändigen

Aufbau von Infrastrukturen für die Wasserstoff-Betankung bzw. die Nachladung von Batterien nötig. Zum Beispiel durch eine entsprechende Förderung, wie sie für den Pkw-Bereich wiederholt erfolgte und erfolgt.

Die Förderung von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben durch den Bund im Rahmen des NIP 2 Programms ist hierzu ein erster wichtiger Schritt. Diese Förderung muss jedoch auf batterieelektrische Projekte ausgeweitet werden. Es ist zudem sicherzustellen, dass den geplanten Pilotprojekten durch eine angemessene Dotierung der Förderung von Fahrzeug- und Betankungs- bzw. Nachladungsmehrkosten und durch eine projektdäquate Handhabung der Förderrichtlinie eine echte Umsetzungschance eröffnet wird.

