

PRESSE | MITTEILUNG

Berlin, 18.09.2019

700.000 t CO₂ vermeiden – über 1000 Dieseltriebwagen ersetzen!

BAG-SPNV fordert mehr Engagement des Bundes für umweltfreundlichen Nahverkehr auf der Schiene / vollständige Elektrifizierung notwendig / Förderung alternativer Antriebe als Brückentechnologie

Anlässlich der dritten Sitzung des Klimakabinetts der Bundesregierung fordert die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) die Mitglieder des Kabinetts auf, die Gelegenheit zu nutzen, um auch den Verkehr klimafreundlicher zu gestalten als bisher. Denn gerade im Verkehrssektor insgesamt konnte bisher nur eine geringere Reduktion der Treibhausgase erreicht werden. Dabei ist die Schiene besonders umweltfreundlich: Der Ausstoß von Treibhausgasen pro Personenkilometer ist bei der Schiene um rund 60 Prozent geringer als beim Individualverkehr.

Dieses Potential der Schiene sollte noch besser genutzt werden. Insbesondere durch eine Förderung der Elektrifizierung von Nahverkehrsstrecken und der Förderung von alternativen Antrieben als Brückentechnologie.

Vollständige Elektrifizierung des Streckennetzes ist das oberste Ziel

Die vollständige Elektrifizierung des Streckennetzes ermöglicht die effizienteste und umweltfreundlichste Form des Schienenverkehrs. Bei der vom Bund geplanten weiteren Erhöhung des Elektrifizierungsgrades der Schiene von derzeit 60 Prozent auf 70 Prozent bis 2025 stehen kaum Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Agenda. Gleichzeitig sind besonders viele Strecken des SPNV ohne Oberleitung. Das führt dazu, dass die Aufgabenträger für SPNV mangels Alternativen noch ca. 240 Mio. Zugkilometer (das sind 36 Prozent aller Zug-Kilometer im SPNV) mit Dieselantrieb bestellen müssen.

Daher ist der Bund aufgefordert, seiner Verantwortung für sein Streckennetz auch über die bisher geplanten 70% Elektrifizierung hinaus gerecht zu werden und nach 2025 die

vollständige Elektrifizierung voranzutreiben. Bis dies umgesetzt ist, brauchen wir die Förderung von alternativen Antrieben als Brückentechnologie, damit gerade auch der SPNV im Sinne des Erreichens der Klimaziele noch umweltfreundlicher werden kann.

Allein in den nächsten 10 Jahren werden ca. 800 Dieseltriebwagen, die seit Mitte der 1990er Jahre eingesetzt werden, 25 bis 30 Jahre im Betrieb sein und damit das Ende ihrer Lebensdauer erreichen. Dazu kommen weitere 600 bis 800 Dieselfahrzeuge, die noch mehr als 10 Jahre im Einsatz sein werden. Es ist daher in einem ersten Schritt alles daran zu setzen, dass schnellstmöglich die Dieselflotte im SPNV durch Fahrzeuge mit mindestens lokal emissionsfreiem Antrieb ersetzt bzw. Gebrauchtfahrzeuge auf alternative Antriebe umgerüstet werden.

Damit kann ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von CO₂, Stickoxiden und Feinstäuben im Schienenverkehr erzielt werden. Das direkte Einsparpotential beträgt 700.000 t CO₂ pro Jahr!

Lokal emissionsfrei – zwei Technologien ermöglichen das

Zwei Technologien ermöglichen lokal den emissionsfreien Betrieb von Zügen: Fahrzeuge mit Brennstoffzellen, in denen Wasserstoff elektrische Energie erzeugt, die über eine Pufferbatterie für den elektrischen Antrieb genutzt wird, sowie Fahrzeuge mit Elektroantrieb, die die benötigte Energie aus der Oberleitung oder aus Batterien entnehmen können. Die Batterien werden im Stand oder bei der Fahrt unter Oberleitung geladen.

Beide Technologien nutzen die an Bord befindlichen Batterien auch zur Speicherung von Energie, die beim Bremsen erzeugt wird.

Der Weg zur deutlichen Reduzierung von CO₂ im SPNV

Die Beschaffung bzw. Umrüstung lokal emissionsfreier Fahrzeuge kostet derzeit noch deutlich mehr Geld als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Außerdem muss für Wasserstofffahrzeuge eine spezielle Betankungsinfrastruktur installiert werden. Fahrzeuge mit Elektro-/Batterieantrieb benötigen aufgrund ihrer technisch begrenzten Reichweite auf nicht-elektrifizierten Strecken eine entsprechende Ladeinfrastruktur in Form von kurzen Oberleitungsabschnitten an den Endbahnhöfen oder unterwegs.

Die Aufgabenträger für den SPNV fordern daher den Bund auf,

- die Beschaffung bzw. Nachrüstung von Fahrzeugen mit lokal emissionsfreien Antrieben und die Errichtung der erforderlichen Betankungs- und Ladeinfrastruktur angemessen finanziell zu unterstützen.
- auf die im Eigentum des Bundes befindliche DB AG dahingehend einzuwirken, dass die für die Anwendung der neuen Technologien erforderlichen Infrastruktureinrichtungen sehr zeitnah errichtet werden, dies z.B. auf Basis standardisierter Planungsprozesse in enger Abstimmung mit den EVU erfolgt, und für die Realisierung eine gesonderte Finanzierung vereinbart wird, sowie

- ein „Planungsbeschleunigungsgesetz für neue Technologien im SPNV“ zu erlassen, damit Wasserstofftankstellen und Ladeinfrastruktur kurzfristig errichtet werden können.

Die Aufgabenträger für den SPNV stehen bereit, mit der Unterstützung des Bundes die „Elektrisierung“ auch für alle nicht elektrifizierten Strecken zeitnah umzusetzen.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) ist die Interessensvertretung der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs: Wir organisieren den Informationsaustausch zwischen unseren Mitgliedern, erarbeiten Konzepte für die Weiterentwicklung des SPNV, vertreten die Interessen der Aufgabenträger des SPNV gegenüber Politik, Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden und beraten den Bund, die Länder, Zweckverbände, Parlamente und Behörden zu allen Fragen des SPNV.

Ansprechpartner für die Presse:

Renate Bader
Wilmsdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 030 - 81 61 60 99 4

bader@bag-spnv.de

www.bag-spnv.de