



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) › [Gutachten über alternative Antriebe auf der Schiene](#)

Gutachten über alternative Antriebe auf der Schiene

13. März 2018

+++ „Der klassische Dieselverkehr im Bahnland Bayern ist mittelfristig ein Auslaufmodell.“ Diesen Schluss zieht Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann aus einem Gutachten über alternative Antriebe auf der Schiene. Der Bayerische Verkehrsminister fordert deshalb: „Wir brauchen eine sukzessive Wende im Schienennahverkehr.“ Der Freistaat Bayern hatte die Technische Universität Dresden damit beauftragt, die ökonomisch besten Antriebskonzepte für das bayerische Bahnnetz zu ermitteln. Demnach sind Elektrifizierungen in Kombination mit konventionell elektrisch angetriebenen Zügen die beste Lösung für Strecken, die schon auf Teilstrecken einen Fahrdraht haben. Dasselbe gilt auch für Strecken auf denen ein erhöhter Energiebedarf besteht, also solche, die vielbefahren sind oder auf denen Langzüge fahren.

Herrmann weiß bei seiner Forderung Johann Niggel als Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft an seiner Seite. „Es ist in unserem ureigenen Interesse, wenn unser Angebot im Nahverkehr noch attraktiver für die Fahrgäste sowie umweltfreundlicher und gesundheitsschonender für die Streckenbewohner und Bahnbediensteten wird“, so Dr. Niggel. +++

Die Gutachtenergebnisse waren auch Basis für die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene“ (BESS), die der Bayerische Ministerrat kürzlich auf Vorschlag von Herrmann beschlossen hat. Im Rahmen dieser hat die Staatsregierung jenseits der Großprojekte im Bundesverkehrswegeplan sieben kleine und mittelgroße Netze beziehungsweise Strecken in Bayern identifiziert, deren Elektrifizierung nun prioritär vorangetrieben werden soll. Es handelt sich um vielbefahrene Zulaufstrecken zu den Zentren der Metropolregionen München, Nürnberg und Frankfurt. Hierzu zählen beispielsweise das Oberlandbahnnetz südlich der Landeshauptstadt München oder die Maintalbahn am Bayerischen Untermain. „Auf diesen Strecken gibt es entweder einen dichten Takt oder es existiert bereits eine Oberleitung“, betonte Herrmann. Der Verkehrsminister setzt dabei auf Unterstützung durch den Bund mit dem geplanten Elektrifizierungsprogramm. „Die Elektrifizierung auf der Schiene ist ein wesentlicher Baustein zur Luftreinhaltung.“

Bei der Umrüstung des regulären Schienenpersonennahverkehrs mit neuen Antriebstechniken gibt sich auch Niggel pragmatisch: „Wir können nicht sofort ganze Flotten umrüsten. Bevor wir neue Antriebstechniken in unseren Ausschreibungen berücksichtigen, müssen wir wissen ob sie im Regelbetrieb alltagstauglich sind. Deshalb werden wir die Ergebnisse des Pilotprojekts abwarten. Aktuell hat noch keiner der innovativen Züge eine Zulassung für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland.“ Deshalb erwartet sich Herrmann von einer Länderinitiative eine erfolgreiche Markteinführung von innovativen Antrieben. Als Beispiel für einen alternativen Antrieb nannte Herrmann Fahrzeuge mit Diesel-Hybrid-Antrieb oder auch Brennstoffzellen-Antrieb. „Ich fordere vom Bund ein Förderprogramm, das verschiedene Technologien zulässt.“ Unterstützung erwartet er sich auch von den anderen Bundesländern auf der kommenden Verkehrsministerkonferenz. Diese findet im April 2018 in Nürnberg statt.

Die komplette Studie finden Sie unter

<https://beg.bahnland-bayern.de/de/themen/gutachten-alternative-antriebe-im-bahnland-bayern>

