

## **BUND NATURSCHUTZ FORDERT SCHNELLST- MÖGLICHE SCHRITTE FÜR ELEKTRIFIZIERUNG DER BOB STATT DIESELBETRIEB BIS 2032**

Medienberichten zufolge droht Staatsministerin Ilse Aigner weit hinter ihren eigenen Aussagen zur Elektrifizierung der Oberlandbahnstrecken zurückzufallen. Am Donnerstag soll ein Modell installiert werden, das den Dieselbetrieb vermutlich bis 2032 zementiert. Es ist zu befürchten, dass dieser Zustand sogar noch länger dauert. Denn jetzt beschaffte neue Dieseltriebwagen könnten als Ausrede dienen, weitere Jahrzehnte auf Dieselantrieb zu setzen.

Die alten Triebwagen der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) sind zweifelsfrei am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt. Ein weiterer Dieselbetrieb – auch mit neuen Zügen – verbietet sich allerdings aus zwei Gründen:

- Fossile Antriebe sind in Zeiten der Klimakrise nicht mehr zeitgemäß, zumal seit über 100 Jahren bewährte elektrische Antriebe zur Verfügung stehen und die Strecke München – Holzkirchen seit 50 Jahren bereits elektrifiziert ist.
- Auch wenn der NOx und Feinstaubanteil des Zugbetriebs am gesamten Schadstoffausstoß in Ballungsräumen nur sehr gering ist, so eignet sich gerade die Eisenbahn unter allen Verkehrsmitteln am besten für moderne Elektromobilität mit regenerativ erzeugtem Strom.

Zum Höhepunkt der Luftreinhaltungsdiskussion in Ballungsräumen versprach die Staatsregierung große Schritte in Sachen Bahnelektrifizierung. Davon ist heute kaum mehr etwas zu hören. „Während Herr Söder jetzt den Traum der Luftaxis für wenige Betuchte träumt, scheinen gute Lösungen für Zehntausende Fahrgäste der BOB unter den Tisch zu fallen“, so Manfred Burger, Vorsitzender der BN Kreisgruppe Miesbach.

Damit droht die Verlängerung eines „Schildbürgerstreichs“: seit 1968 fahren die Züge über 40 km weit mit CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Dieselantrieb unter elektrischen Leitungen. Die Bayerische Staatsregierung möchte die Verantwortung für die Elektrifizierung auf das Bundesverkehrsministerium abwälzen, verschweigt jedoch, dass es sich bei den

### **Fachabteilung**

Pettenkoferstr. 10a  
80336 München

Tel. 089/54 82 98 63

Fax 089/54 82 98 18

fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

München, 20. September 2018  
PM 26/18/FA

Diesel

Luftreinhaltung

Stickoxide

Verkehr

Oberlandbahnstrecken um reine Nahverkehrsstrecken handelt, für die der Freistaat die Verantwortung trägt.

Dazu Agnes Grasberger, Regionalreferentin: *„Dabei bedarf es schon außerordentlich großer Naivität, nach der Untätigkeit der letzten vier Bundesverkehrsministern, eine tatsächliche Lösung zu sehen. Auch weitere Placebo-Untersuchungen sind überflüssig - jetzt ist Handeln angesagt.“*

Wenn die Staatsregierung entschlossen handelt, wäre folgende Lösung realistisch und umsetzbar:

- Sie finanziert die Elektrifizierung der Oberlandbahnstrecken genauso vor, wie sie es mit den Milliardenbaukosten des verkehrlich wenig sinnvollen zweiten Münchner S-Bahntunnels derzeit macht. Die Elektrifizierungskosten sind dazu im Vergleich sehr gering. Nach Planung, Planfeststellung und Bauzeit, stünden die Oberlandbahnstrecken rechtzeitig 2026 bei der Neuausschreibung komplett elektrifiziert zur Verfügung.
- Eine Hybridlösung mit Oberleitung nur bis Schliersee bzw. Schaf-lach und anschließendem Batteriebetrieb ist ebenfalls denkbar. Die bisher genannten hohen Batteriekosten beziehen sich nämlich auf eine komplette Fahrt im Batteriebetrieb bereits ab Holz-kirchen. Bei der Hybridlösung wären nur wesentlich kleinere und damit auch preiswertere Batterien notwendig.

*„Wir wünschen uns von Staatsministerin Aigner nicht nur ein freundliches Lächeln zur schlechtesten Lösung, sondern endlich entschlossenes Agieren. Eine Elektrifizierung der Strecke bis 2026 kann noch erreicht werden, wenn sofort mit der Umsetzung begonnen wird“,* kommentiert Dieter Kubisch vom BN Arbeitskreis Verkehr.

Gegenüber Baden Württemberg jedenfalls fällt der Vergleich trist aus. Dort werden derzeit viele Bahnstrecken auf Veranlassung des Bundeslandes neu elektrifiziert, in Bayern herrscht weitgehend Grabesruhe.

## Fachabteilung

Pettenkoferstr. 10a  
80336 München

Tel. 089/54 82 98 63

Fax 089/54 82 98 18

fa@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

München, 20. September 2018

PM 26/18/FA

Diesel

Luftreinhaltung

Stickoxide

Verkehr

## Anhang:

Die derzeit von Ministerium und BOB beabsichtigte Variante: BOB least ab 2020 bis 2032 neue Dieseltriebwagen. Man hofft, dass bis 2032/34 der Bund die Strecken mit Oberleitungen versehen hat. Bei diesem Modell profitiert zusätzlich noch ein Dritter von den angeblich so knappen Regionalisierungsmitteln: Der Leasinggeber

Genannte Zahlen zu Elektrifizierung komplett: ca. 75 – 80 Mio €

Zuständigkeiten: Der Bund besitzt durch seine 100%-ige Tochter DB AG und deren Töchter DB Netze und DB Station & Service die Strecken und Bahnhöfe (ausgenommen der Tegernseebahn, die sich in kommunaler Hand befindet), ist allerdings an den Regionalstrecken desinteressiert, da er mit der Bahnreform die Verantwortung für den Regional- und Nahverkehr auf die Länder übertragen hat. Die BOB zahlt allein jährlich ca. 10 Millionen € für die Streckennutzung an die DB. Eine adäquate Modernisierung und Instandhaltung der DB in diese Oberlandbahnstrecken ist bisher nicht zu verzeichnen. Die Länder bekommen seit der Bahnreform Milliarden als Regionalisierungsmittel vom Bund für die Bestellung des Schienenregionalverkehrs. Sie schreiben diesen aus und beauftragen dann einzelne Bahnunternehmen mit dem Betrieb. Die Gelder können aber in Ausbauten der Strecken investiert werden, wie es derzeit gerade in München passiert (fast 600 Mio.€). Bayern erhält 2018 ca. 1,3 Milliarden € und diese Summe steigt in den kommenden Jahren weiter an.

Die Oberlandstrecken gehören nach den Münchner S-Bahnen zu den meistgenutzten Bahnstrecken in Bayern. Für eine deutliche Taktverbesserung in den Stoßzeiten bedarf aber zusätzlich wieder früher ausgebauten Kreuzungsgleise in einigen Bahnhöfen und möglicherweise auch kürzere zweigleisige Streckenabschnitte.

Baden-Württemberg hat einen Landesplan zur zügigen Elektrifizierung aller wichtigen Bahnstrecken aufgestellt und will bis Mitte der 2030er Jahre sein gesamtes Bahnnetz elektrisch betreiben, auf wenig belasteten Strecken dann mit elektrischen Hybrid-Triebwagen. Damit wird das Land Baden-Württemberg zum Vorreiter der Elektromobilität in ganz Deutschland!

## Fachabteilung

Pettenkoferstr. 10a  
80336 München  
Tel. 089/54 82 98 63  
Fax 089/54 82 98 18  
fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

München, 20. September 2018  
PM 26/18/FA  
Diesel  
Luftreinhaltung  
Stickoxide  
Verkehr

## Daten

Gemeinsame, elektrifizierte Strecke:

- München – Holzkirchen: 39 km  
(Stromnutzung durch heutige Dieseltreibwagen nicht möglich)

Nicht elektrifiziert:

- Holzkirchen – Schaftlach: 11 km
- Schaftlach – Tegernsee: 12,5 km
- Schaftlach – Tölz – Lenggries: 20 km
- Holzkirchen – Schliersee – Bayrischzell: 41,3 km

Eigentümer der Strecken: DB Netz, außer Schaftlach –Tegernsee  
(Eigentümer Tegernseebahn im Eigentum von Lkr. Miesbach,  
Gmund und Tegernsee)

Eigentümer/ Betreiber der BOB: Transdev GmbH : 6.6 Mrd € Umsatz,  
gehört zu 70 % Caisse des depots, staatliche französische Bank, zu  
30 % Veolia

## Fachabteilung

Pettenkoferstr. 10a  
80336 München  
Tel. 089/54 82 98 63  
Fax 089/54 82 98 18  
fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

München, 20. September 2018  
PM 26/18/FA  
Diesel  
Luftreinhaltung  
Stickoxide  
Verkehr