

Verkehrswende jetzt angehen:

Vorschläge für Investitionen in umweltfreundliche Eisenbahnprojekte

Stand: 14.09.2022

Zur Erreichung der Klimaneutralität in Deutschland sind gewaltige gesellschaftliche Anstrengungen erforderlich. Hierzu gibt es in vielen Bereichen bereits Fortschritte, nicht jedoch auf dem Verkehrssektor. Richtigerweise soll daher der Anteil der schienengebundenen Verkehre deutlich gesteigert werden. Hier macht sich allerdings die unzureichende Elektrifizierung des bayerischen Eisenbahnnetzes mit derzeit nur ca. 50 % negativ bemerkbar. Um den CO₂-Ausstoß auf den verbleibenden Dieselinseln zu beenden, muss deren Elektrifizierung mit großem Engagement vorangetrieben werden.

Hierbei wird die Elektrifizierung der Hauptstrecken vom Bund, die der regionalen Nebenstrecken vom bayerischen Staat finanziert.

Zur Erreichung der Klimaziele ist es ist dringend erforderlich auch in Bayern die Vollelektrifizierung der Bahnstrecken anzustreben.

Gemäß bayerischer Staatsregierung sollen bis 2030 weitere 25 % des Streckennetzes elektrifiziert sein, fest geplant sind derzeit aber nur weitere 14 %.

Bei genauer Betrachtung ist jedoch selbst dieses Ziel aufgrund der langwierigen Planungs-, Genehmigungsund Bauzeiten bis 2030 nicht realistisch.

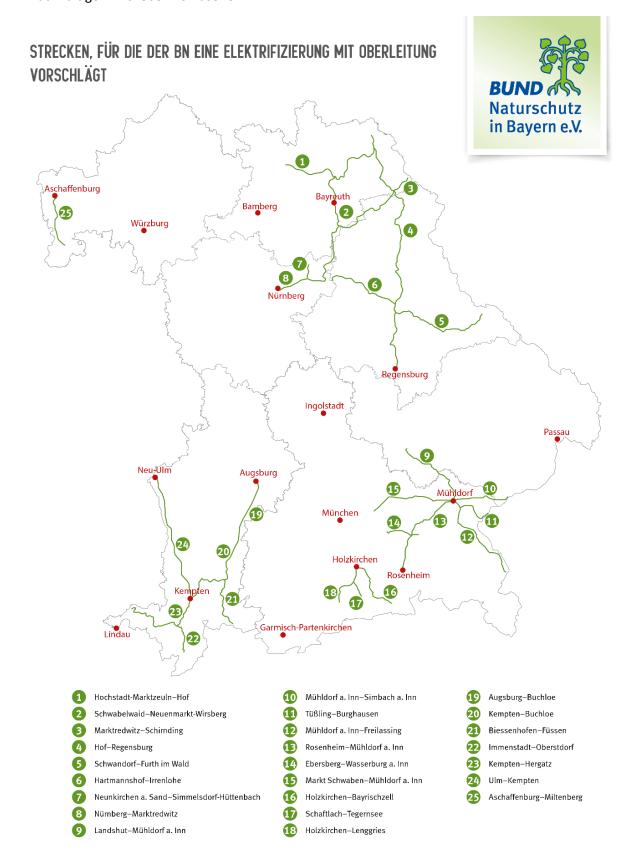
Um bei der beschlossenen Dekarbonisierung nennenswerte Fortschritte zu erreichen, werden wohl alle jetzigen Dieselstrecken übergangsweise mit Akkutriebwagen (BEMUs) oder mit anderen Antriebsformen bedient werden müssen. Entsprechende Fahrzeuge mit mindestens 120 km Reichweite sind am Markt bereits verfügbar.

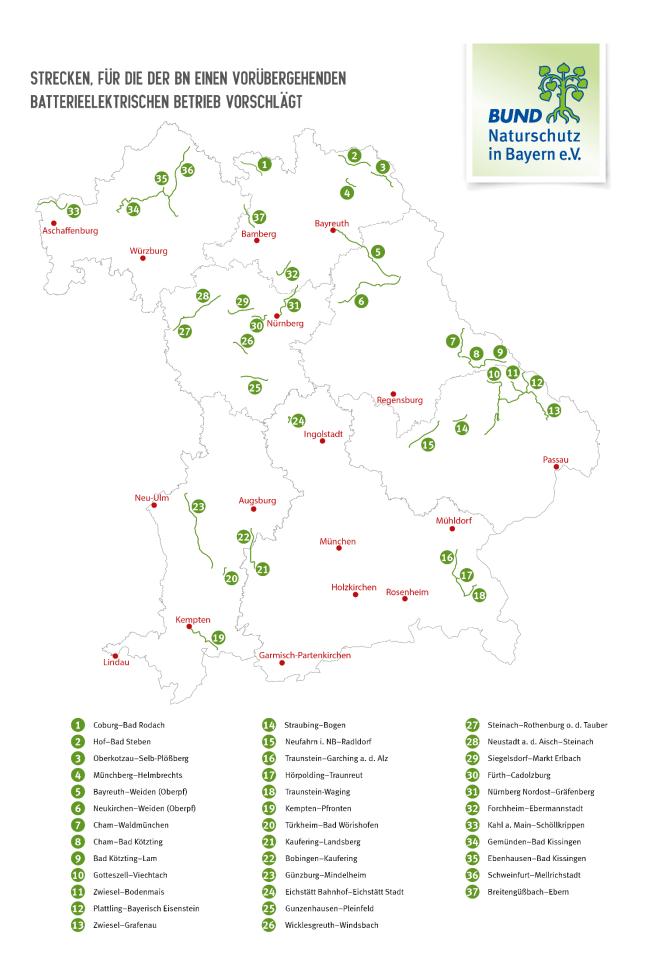
Die Beschaffung dieser Fahrzeuge stellt jedoch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine erhebliche finanzielle Herausforderung dar, die ohne staatliche Hilfe nicht zu meistern sein wird. Eine mögliche Lösung wäre ein landeseigener Fahrzeugpool, wie etwa in Baden-Württemberg, der dann den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) zur Verfügung stehen würde.

BN-Forderungen:

- Der BN fordert vom Bund die beschleunigte Ausrüstung aller ausstehenden Hauptstrecken des Personen- und Güterverkehrs mit Oberleitung.
 - Die Bayerische Staatsregierung wird aufgefordert, die Elektrifizierung der wichtigen Nebenstrecken voranzutreiben. Dabei ist sicherzustellen, dass die vom Bund ausgereichten GVFG-Mittel hierfür verwendet, und nicht in erheblichen Anteilen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke verwendet werden.

Für die verbleibenden Strecken ist der Betrieb mit batterieelektrischen (BEMU) oder alternativen nachhaltigen Antrieben vorzusehen.





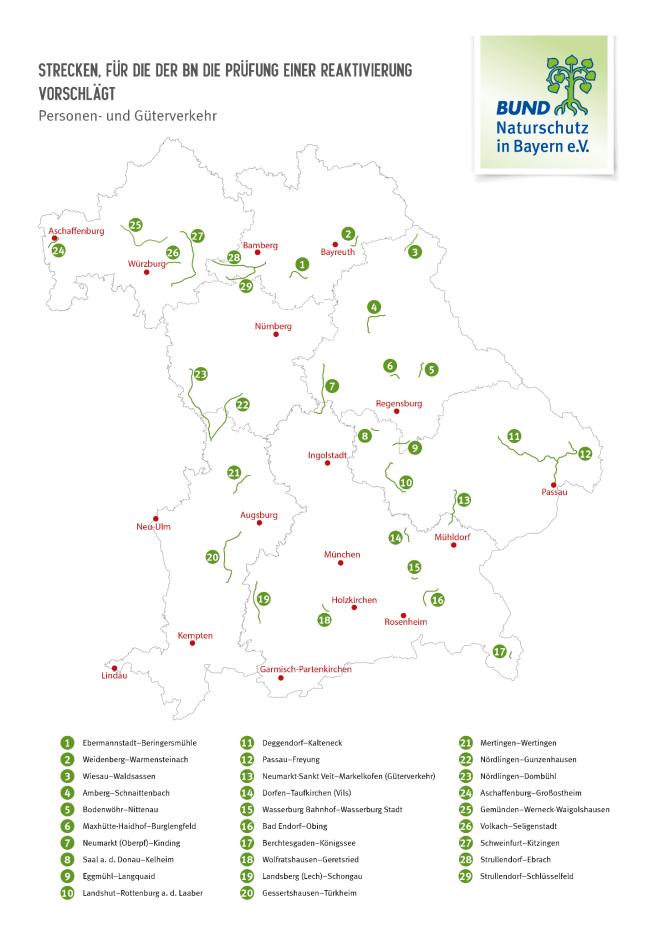
- Für die vom Freistaat zugesagten Ausbauprojekte des "Mach2-Programms" sind Elektrifizierungen einzuplanen.
- Zur Erreichung weiterer **Fahrplanverbesserungen** sind ausreichend Überhol- und Abstellgleise neu zu bauen bzw. zu reaktivieren.
- Umland-Bahnen, Stadtbahnen, Tramtrains erhöhen den Fahrtkomfort und die Geschwindigkeit gegenüber einem Busbetrieb und sind dabei deutlich flexibler als ein Eisenbahnbetrieb.

 Damit sind sie bestens geeignet als Mobilitätslösung in kleinen und mittleren Ballungsräumen
 - Bei Erlangen ist die Stadt-Umland-Bahn bereits in der konkreten Planung.
 - Im Allgäu gibt es Bestrebungen für eine Stadt-Umland-Bahn von Kempten Stadtmitte bis nach Oberstdorf.
 - In Regensburg wird die Möglichkeit eines Neubaus ehemaliger Straßenbahnlinien geprüft.

Der Freistaat wird aufgefordert, diese Projekte nach Kräften zu unterstützen und zu untersuchen, in welchen Räumen Umland-Bahnen, Stadtbahnen und Tramtrains einen Beitrag zur Verkehrswende leisten können.

- Um die für den **Deutschlandtakt erforderliche Kapazität** der Schieneninfrastruktur herzustellen, sind hochbelastete Strecken durch viergleisige Abschnitte, Knotenpunkte durch Überwerfungsbauwerke und zusätzliche Gleise leistungsfähiger zu machen.

 Diesen kapazitätssteigernden Maßnahmen ist in der Umsetzung oberste Priorität einzuräumen.
- Die erforderliche **Verlagerung großer Gütermengen** von der Straße auf die Schiene macht es erforderlich, auf Strecken, die in absehbarer Zeit nicht elektrifiziert werden, CO₂-freie Antriebsformen vorzusehen. Dabei werden in erster Linie Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb infrage kommen. Die politischen Akteure werden aufgefordert, diesen Systemwechsel rasch zu ermöglichen.
 - Zusätzlich muss dafür ein engmaschiges Netz von Verladeeinrichtungen (smarte Verladebahnhöfe) eingerichtet werden.
 - Die Trassengebühren für den Güterverkehr sowie die Kosten für den Erhalt und die Neuerrichtung bzw. Reaktivierung von Gleisanschlüssen dürfen nicht zu einer Verhinderung der gewollten Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene führen. Hier müssen die Förderbedingungen angepasst werden.
- Es gibt in Bayern eine ganze Reihe **stillgelegter Bahnstrecken**, die für eine Reaktivierung geeignet sind, und dies von den Anrainern auch befürwortet wird. Leider behindert der Freistaat dies durch restriktive Forderungen
 - Andere Bundesländer, wie z. B. Baden-Württemberg, werden nach einer landesweiten
 Untersuchung die Strecken mit den höchsten Fahrgastprognosen wieder in Betrieb nehmen.
 Hierzulande lehnt die Regierung eine Beteiligung an der Finanzierung der Infrastruktur jedoch ab.
 Dies ist absolut inakzeptabel, da eine privatwirtschaftliche Infrastrukturfinanzierung für den
 reaktivierten Verkehr mit Bankkrediten nicht machbar ist.
 - Eine Elektrifizierung mit Oberleitung kommt vermutlich für keines der Projekte infrage; daher müssen diese auf den Betrieb mit BEMUs ausgerichtet werden.



Der BN fordert die Staatsregierung auf, pragmatische Lösungen zu unterstützen und endlich die nötigen Mittel bereitzustellen.

Für Rückfragen:

BN-Landesfachgeschäftsstelle München fa@bund-naturschutz.de 089-54829863

Redaktion: Nicole Schmidt, Dieter Kubisch, Günther Polz, Gisbert Betzler, Thomas Frey