

Bericht

des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur Verkehrsministerkonferenz am 19./20. April 2018 in Nürnberg

TOP 5.7 Elektromobilität und alternative Antriebe Schiene

Der im Juni 2017 vom BMVI vorgestellte Masterplan Schienengüterverkehr weist zwei Handlungsfelder auf, die direkte Effekte hinsichtlich der Dekarbonisierung des Schienenverkehrs in Deutschland erzielen sollen:

- Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Umweltperformance der Schienenfahrzeuge forcieren,
- Elektromobilität auf und mit der Schiene ausbauen.

Wie nahezu alle anderen Bestandteile des Masterplans sind die dort genannten Maßnahmen über einen „Ankündigungs-Status“ bisher nicht hinausgekommen. Eine positive Ausnahme stellt die im Oktober 2017 beschlossene „Neufassung der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase 2 (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten“ dar, wodurch für die Markteinführung von Zügen mit dieser Antriebstechnik inkl. der hierfür notwendigen (Tank-)Infrastruktur seitens des Bundes ein konkretes Förderinstrumentarium angeboten wird.

Der Bund soll für die im Masterplan Schienengüterverkehr genannten Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Schienenverkehrs rasch einen konkreten und detaillierten Fahrplan ausarbeiten und die Maßnahmen ausreichend finanziell dotieren. Dabei ist auch die aktuelle Marktsituation in der Bahn- und Bauindustrie zu berücksichtigen. Ein zuverlässiger Fahrplan ist insbesondere unumgänglich, damit sich die Wirtschaft auf die geänderten Rahmenbedingungen rechtzeitig einstellt und Kapazitäten für die notwendigen Planungen und Investitionen schafft.

Ansatzpunkte zur Dekarbonisierung des Schienenverkehrs existieren jedoch im Schienenpersonenverkehr mindestens genauso wie im Schienengüterverkehr. Die Formulierungen im Masterplan Schienengüterverkehr lassen zwar eine Interpretation derart auch zu, dass der Schienenpersonenverkehr davon profitieren kann. Da die Maßnahmen jedoch unter einer Klammer von Maßnahmen zur Stärkung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zusammengefasst wurden, soll explizit die Anwendbarkeit für den Schienenpersonenverkehr noch einmal hervorgehoben werden.

Im Gegensatz zu mit Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellentechnik angetriebenen Zügen stellt der Bund bei anderen innovativen, emissionslosen bzw. -reduzierenden Zugantriebstechniken derzeit lediglich ein Förderinstrumentarium zur Entwicklung bei den Herstellern, jedoch nicht zur Markteinführung für Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. SPNV-Aufgabenträgern bereit. Dies ist nicht ausreichend, gewährt sie doch zum einen einer bestimmten Technologie und darauf setzenden Zugherstellern einen Wettbewerbsvorteil, zum anderen kann aufgrund topographischer und infrastruktureller Rahmenbedingungen der Einsatz anderweitiger Hybridtechnik wesentlich sinnvoller sein. So sind für teil-elektrifizierte Strecken die mit Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellentechnik angetriebenen Züge keine vernünftige Wahl, weil hier durch Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur wesentlich kostengünstigere Lösungen erzielt werden können. Nichtsdestotrotz sind auch für diese Strecken die Anschaffungskosten für die EVU deutlich höher, eine Amortisierung durch geringere Energiekosten erfolgt erst über einen längeren Zeitraum. Für Fahrzeuge des SPNV sind diese erhöhten Anschaffungskosten nicht bei der Umfangsbestimmung der Regionalisierungsmittel im Rahmen der Revision bis 2031 berücksichtigt worden. Der Bund sollte daher für andere Hybrid-Schienenfahrzeuge ein ähnliches Förderprogramm auflegen wie für die mit Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellentechnik angetriebenen Züge. Zudem ist sicherzustellen, dass in diesem Kontext auch eine gegebenenfalls notwendige Infrastruktur bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen förderfähig ist bzw. die hierfür nötigen Anreize gesetzt werden. Als Beispiel wird hier die Schaffung einer Batterieauflademöglichkeit an Endpunkten oder Punkten mit längerem Zwischenhalt entlang einer Strecke aufgeführt.