

Mit Oberleitung & Akku-Zügen in die Zukunft

Umfassende Studie empfiehlt Ersatz von Dieselzügen durch Batterie-Züge

Im Auftrag des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) und mit Unterstützung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) wurden mögliche neue Antriebstechnologien für Bahnstrecken untersucht, auf denen derzeit Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen. Wissenschaftlich wurden die Untersuchungen zum Einsatz von Wasserstoff- oder Akku-Zügen von der TU Dresden sowie der TU Berlin durchgeführt. Sie wurden finanziell vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) unterstützt. Heute wurde in Dresden das Ergebnis vorgestellt, das den Einsatz von Oberleitungs-/ Batterie-Hybrid-Zügen dort empfiehlt, wo langfristig keine Elektrifizierungsperspektive besteht. Dabei wurde die grundsätzliche Bedeutung der im Rahmen der Strukturstärkung geplanten Elektrifizierungen von Bahnstrecken unterstrichen: Sie sind eine Voraussetzung um in der Region künftig batteriebetriebene Züge einzusetzen. Auch für Strecken, die in den nächsten Jahren elektrifiziert werden sollen, bieten Akku-Züge die sinnvollste Zwischenlösung.

Kern der Untersuchungen zu alternativen Antrieben stellen die Verbindungen von Dresden nach Kamenz und Königsbrück, die Verbindung durch das Müglitztal von Heidenau nach Altenberg sowie die Regionalbahnstrecke von Pirna nach Neustadt und Sebnitz dar. Darüber hinaus wurden die von beiden Verbänden gemeinsam ausgeschriebenen Verbindungen von Dresden nach Zittau bzw. Görlitz, Teil des sogenannten Ostsachsen-Netzes, und die zukünftige Verbindung über Kamenz und Hosena nach Hoyerswerda bzw. Senftenberg untersucht.

Entscheidung zu Technologie für eine Umsetzung bis 2031 jetzt nötig

„Auf Basis der 70 Seiten starken Empfehlung wird die Verbandsversammlung des VVO im Dezember eine Systementscheidung für die Regionalstrecken rund um Dresden ab 2031 treffen, damit dann ausreichend Zeit zum Aufbau der Lade-Infrastruktur gegeben ist“, erläutert Landrat Michael Harig, Verbandsvorsitzender beider Zweckverbände. „Für das Ostsachsen-Netz ist die Voraussetzung, dass es einen verbindlichen Zeitplan zur mindestens abschnittweisen Elektrifizierung der Strecken nach Görlitz und Zittau gibt.“ Vor diesem Hintergrund setzen die beiden Verkehrsverbünde große Hoffnungen in die gemeinsame Absichtserklärung des Freistaates Sachsen und des Bundes vom 23. September, die unter anderem die Bahnstrecke Dresden – Görlitz in den Mittelpunkt von Infrastrukturprojekten stellt. Ines Fröhlich, Staatssekretärin im SMWA, legt dar: „Die Verantwortung für unsere Ziele, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu sichern, die Klimaziele 2030 zu erreichen und den ÖPNV attraktiver zu gestalten, stellt

Presseinformation

06.10.2021

konsequenterweise die Frage nach einem umweltschonenden und innovativen Mobilitätsangebot. Dazu gehören neben nutzerfreundlichen Angeboten ebenso die Infrastruktur und das sogenannte „rollende Material“. Vor diesem Hintergrund hat das SMWA die Untersuchungen zum Einsatz innovativer Schienenfahrzeuge umfangreich unterstützt. Das nun vorliegende Entscheidungspapier ist eines von vielen Projekten des Freistaates Sachsen zur Modernisierung der Infrastruktur und Gestaltung einer veränderten Wirtschaftsstruktur in der Lausitz.“

Hintergrund für Entscheidung zugunsten Batterie-Technologie

„Wir haben sowohl die wichtigen Fragen rund um den Betrieb der Fahrzeuge als auch die Fragen zur Lade- beziehungsweise Tankinfrastruktur untersucht“, erklärt Benjamin Ebrecht von der TU Berlin. „Technologisch wäre sowohl der Einsatz von Wasserstoffzügen als auch der von Akku-Zügen möglich.“ Entscheidend für die wissenschaftliche Empfehlung, auf den untersuchten Strecken auf die Batterie-Technologie zu setzen, waren wirtschaftliche sowie ökologische Aspekte: „Die Untersuchungen haben gezeigt, dass perspektivisch der Einsatz von Elektrozügen auf den betrachteten Strecken am effizientesten ist und zudem das größte Potenzial zur CO₂-Einsparung bietet“, erläutert Professor Arnd Stephan von der TU Dresden. „Auf dem Weg dorthin ist der Einsatz der Batterietechnologie, insbesondere für den Steuerzahler, am wirtschaftlichsten.“

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen sowie eine Auflistung der nächsten Schritte zur Vorbereitung des Einsatzes innovativer Fahrzeuge im VVO-Dieselnetz und Ostsachsendnetz sind in einem Entscheidungspapier zusammengefasst, welches unter <http://v-v-o.de/Alternative-Antriebe> einsehbar ist.

Weitere Informationen erhalten Sie bei:

Christian Schlemper

Pressesprecher

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

0351 8526512

presse@vvo-online.de

www.vvo-online.de

www.twitter.com/vvo_presse