

Antrag

des Abg. Jan-Peter Röderer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Potenziale von Hybrid-Fahrzeugen in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie generell den Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen, die sowohl unter Fahrdraht als auch mit Batteriebetrieb nutzbar sind, beurteilt;
2. auf welchen Bahnstrecken aktuell in Baden-Württemberg wie viele Hybrid-Fahrzeuge im Einsatz sind;
3. von welchen Herstellern diese Fahrzeuge produziert wurden;
4. wie sie den Einsatz dieser Fahrzeuge im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Nutzerfreundlichkeit und Fahrgastkomfort beurteilt;
5. auf welchen Bahnstrecken der Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen bereits beschlossen ist und wann er beginnen soll;
6. wie viele weitere Fahrzeuge hierfür von welchen Herstellern beschafft werden sollen;
7. inwiefern aus ihrer Sicht der Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen die Kosten für die Elektrifizierung von Bahnstrecken überflüssig machen könnte;
8. welche Bahnstrecken grundsätzlich für dieses Konzept in Frage kommen könnten;
9. inwiefern sie bereits konkrete Planungen hierfür aufgenommen hat.

4.6.2024

Röderer, Storz, Hoffmann, Rolland, Weber SPD

Eingegangen: 5.6.2024/Ausgegeben: 2.7.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Der Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen, die sowohl unter Fahrdrabt als auch mit Batteriebetrieb fahren können, könnte die aufwendige und teure Elektrifizierung von Bahnstrecken überflüssig machen. Dies birgt neue Potenziale für den Einsatz dieser Fahrzeuge in Baden-Württemberg. Die Überlegungen der Landesregierung hierzu und deren Realisierungschancen sollen mit diesem Antrag abgefragt werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. Juni 2024 Nr. VM3-0141.5-32/59/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie generell den Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen, die sowohl unter Fahrdrabt als auch mit Batteriebetrieb nutzbar sind, beurteilt;

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg lokal-emissionsfrei auszubauen. Das bedeutet einerseits eine konsequente Elektrifizierung des Schienennetzes durch konventionelle Elektrifizierungen. Wo eine Elektrifizierung mit Fahrdrabt nicht wirtschaftlich oder zeitnah umsetzbar ist, sollen andererseits Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eingesetzt werden. Außerdem beschafft das Land keine neuen Fahrzeuge mehr mit Dieselantrieb.

Hybrid-Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb, sogenannte BEMU-Fahrzeuge (Battery-Electric-Multiple-Unit), haben sich sowohl in der technologieoffenen Ausschreibung von Fahrzeugen für das Netz 8 „Ortenau“ als auch in der Erarbeitung der Strategie emissionsfreier Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken – kurz SteFanS – durchsetzen können. Die SteFanS-Studie ist öffentlich zugänglich unter dem folgenden Link: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/Schlussbericht_SteFanS-Studie_NVBW_18012023.pdf

Das Land beurteilt den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen im Netz 8 „Ortenau“ sowie auf den in der SteFanS-Studie empfohlenen Strecken als positiv.

2. auf welchen Bahnstrecken aktuell in Baden-Württemberg wie viele Hybrid-Fahrzeuge im Einsatz sind;

3. von welchen Herstellern diese Fahrzeuge produziert wurden;

Zu den Ziffern 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Aktuell werden BEMU-Fahrzeuge des Herstellers Siemens Mobility auf den folgenden Strecken des Netzes 8 „Ortenau“ eingesetzt:

- Ottenhöfen–Achern (Kursbuchstrecke [KBS] 717)
- Bad Griesbach–Appenweier–Offenburg (KBS 718)
- Offenburg–Biberach–Hausach und perspektivisch bis Freudenstadt (KBS 721)
- Hausach–Hornberg (KBS 720)
- Biberach–Oberharmersbach-Riersbach (KBS 722)
- Einzelzüge zwischen Achern, Appenweier und Offenburg (KBS 702) und zwischen Kehl, Appenweier und Offenburg (KBS 719)

Die Gesamtflotte im Netz 8 „Ortenau“ wird über 27 Fahrzeuge des Typs Siemens Mireo Plus B verfügen.

4. wie sie den Einsatz dieser Fahrzeuge im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Nutzerfreundlichkeit und Fahrgastkomfort beurteilt;

Die Zuverlässigkeit, Nutzerfreundlichkeit und den Fahrgastkomfort bewertet das Land grundsätzlich positiv. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) hat hierzu auch Kundenrückmeldungen erhalten, die diesen Eindruck bestätigen. In den ersten Wochen gab es vereinzelt Probleme und Verzögerungen bei der Ver- und Entsorgung der Toiletten. Durch entsprechende Schulungen der Mitarbeitenden und technische Maßnahmen wurden diese Anlaufschwierigkeiten mittlerweile gelöst.

5. auf welchen Bahnstrecken der Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen bereits beschlossen ist und wann er beginnen soll;

6. wie viele weitere Fahrzeuge hierfür von welchen Herstellern beschafft werden sollen;

8. welche Bahnstrecken grundsätzlich für dieses Konzept in Frage kommen könnten;

9. inwiefern sie bereits konkrete Planungen hierfür aufgenommen hat;

Zu den Ziffern 5, 6, 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Zusätzlich zum Netz 8 „Ortenau“, welches auch die Hermann-Hesse-Bahn umfasst, auf welcher nach Fertigstellung der Reaktivierung entsprechend ebenfalls BEMU-Fahrzeuge zum Einsatz kommen werden, wird für alle in der SteFanS-Studie genannten Strecken der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen vorbereitet, für die keine konventionelle Elektrifizierung geplant ist. Hierzu zählen insbesondere die Nagoldtalbahn (Pforzheim–Horb), die Donaubahn (Ulm/Aulendorf–Sigmaringen–Tuttlingen–Donaueschingen) sowie die Tauber- und Madonnenlandbahn (Crailsheim–Lauda–Miltenberg–Seckach).

Für diese Strecken muss die erforderliche Ladeinfrastruktur errichtet und es müssen neue Triebzüge beschafft werden. Zur Ladeinfrastruktur stehen das Ministerium für Verkehr und die NVBW im engen Austausch mit den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreibern. Parallel dazu führt die Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) aktuell ein Ausschreibungsverfahren zur Beschaffung von 120 einstöckigen elektrischen und batterieelektrischen Fahrzeugen durch.

Weitere Informationen stehen unter dem folgenden Link zur Verfügung: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/120-neue-zu-ge-loesen-diesel-triebfahrzeuge-in-baden-wuerttemberg-ab>.

Vor diesem Hintergrund wird eine Umstellung dieser Strecken auf batterieelektrischen Betrieb aktuell für Anfang bis Mitte der 2030er-Jahre angestrebt.

7. inwiefern aus ihrer Sicht der Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen die Kosten für die Elektrifizierung von Bahnstrecken überflüssig machen könnte.

In der SteFanS-Studie wurde ein sogenannter TCO-Ansatz (Total-Costs-Of-Ownership) zur Bewertung der vorhandenen Technologien auf den einzelnen Strecken angewendet. Basierend auf dieser volkswirtschaftlichen Kostenrechnung erfolgte dann die Technologiewahl.

Auf Linien, die zukünftig mit batterieelektrischen Fahrzeugen bedient werden, entfällt zumindest vorläufig die konventionelle Elektrifizierung der Strecke. Es ist jedoch der Bau entsprechender Ladeinfrastruktur erforderlich, die möglichst aufwärtskompatibel gestaltet wird, um eine spätere komplette Elektrifizierung zu ermöglichen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor