

Berlin, 30. Mai 2022

Wissing vernachlässigt die E-Mobilität

DIE GÜTERBAHNEN veröffentlichen heute eine Studie zur Elektrifizierung des klimaneutralen Güterverkehrs auf der Schiene. Die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken in Kombination mit batterieelektrischen Antrieben von Loks sind die technisch und volkswirtschaftlich sinnvollsten Zukunftselemente laut der Analyse für Regierung und Bundestag. Auf 39 Prozent des Netzes müssen Güterzüge derzeit mit Dieselloks fahren. Die Ampel-Regierung spricht zwar gern über E-Mobilität, bewegt aber in diesem Feld zu wenig. Die Zahl der Diesel-Lkw auf den Straßen verringert sich in der Praxis nicht.

Die Studie sieht technisch die Möglichkeit, nach 2030 den Schienengüterverkehr ohne Diesel zu betreiben. Voraussetzung ist aber eine beschleunigte Ausrüstung von Strecken mit Oberleitungen und die Weiterentwicklung moderner Zweikraftloks. Diese Güterlokomotiven sind derzeit gefragter denn je. Sie sind mit Stromabnehmer und einem leistungsfähigen Diesel für oberleitungsfreie Strecken ausgerüstet. Allerdings muss der Diesel zügig durch Batterien ersetzbar gemacht werden.

„Wir erwarten von der Regierung, Fördermaßnahmen für elektrischen Güterfernverkehr auf die Schiene zu konzentrieren und nicht allein dem Straßen-Güterverkehr zuzuschustern. Sie muss neben der Elektrifizierung des Netzes die Güterbahnen und Hersteller bei der Beschaffung und Weiterentwicklung der Hybrid-Loks finanziell unterstützen“, fordert Ludolf Kerkeling, NEE-Vorstandsvorsitzender, für DIE GÜTERBAHNEN. „Die Elektrifizierung von Strecken bei der Eisenbahn ist und bleibt eine der volkswirtschaftlich günstigsten Maßnahmen, um durch den Wechsel des Antriebs die CO₂-Emissionen im Güterverkehr zu senken. Offensichtlich interessiert sich das Verkehrsministerium aber nicht für diese „low hanging fruits“.“

Bereits die schwarz-rote Regierung wollte 2018 den elektrifizierten Streckenanteil von 60 auf 70 Prozent bis 2025 erhöhen. Nachdem nur ein Prozentpunkt binnen dreieinhalb Jahren geschafft wurde, legte die Ampel noch drauf. Laut Koalitionsvertrag 2021 soll der Elektrifizierungsgrad der Schiene auf 75 Prozent steigen, allerdings bis 2030. Kerkeling: „So oder so passiert aber fast nichts. Nun will der Bundestag sogar die bereits zu gering kalkulierten 37 Mio. Euro für das „Ausbauprogramm Elektrische Güterbahn“ 2022 um ein Sechstel kürzen – auf 31 Mio. Euro. Der Verkehrsminister und das ganze Kabinett predigen das hohe Lied der E-Mobilität. Doch die Eisenbahn, das derzeit einzige schon weitgehend elektrisch betriebene Verkehrsmittel, wird sträflich vernachlässigt. Zum Vergleich: Die Summe, die für den gesamten Jahresetat für das Sonderprogramm elektrische Güterbahnen vorgesehen ist – also 31 Mio. Euro – wurde 2021 innerhalb von nur drei Tagen für E-Pkw-Förderprämien ausgegeben“, kritisiert Kerkeling.

Statt der Kürzungen müssen der Studie des Beraters Dr. Felix Berschin zufolge zusätzliche Strecken in das Güter-Ausbauprogramm aufgenommen werden. Grund dafür ist, dass Lücken im Oberleitungsnetz geschlossen und zusätzliche Industriestandorte elektrisch angeschlossen werden müssen. Dabei müssen für alle bereits benannten Strecken die Planungen gestartet und beschleunigt werden. Insgesamt sollen schnellstmöglich 1522 Kilometer Fahrdracht elektrifiziert werden. „Wir brauchen mehr und wir brauchen es schnell. Jeden Tag geht uns Zeit verloren, an dem weiter der Dieserverbrauch von Lkw und auf nicht-elektrifizierten Strecken das Klima belastet“, so Kerkeling.

Die Studie hat sich zudem mit der Frage nach Alternativen auseinandergesetzt. Auf manchen Strecken, auf denen die Zahl der Zugfahrten zu gering ist, gibt es lohnendere Schieneninvestitionen als in Oberleitungen. Das Ergebnis: Für die heutigen Anforderungen an Güterzugloks bei Last und Reichweite gibt

es zu den aktuellen Zweikraft-Loks noch keine Alternative. Um vom Diesel gänzlich wegzukommen, erwartet Berschin den Ersatz des Diesellaggregats durch leistungsstärkere Batterien, für die jedoch noch Entwicklungsarbeit geleistet werden muss. Kerkeling: „Immerhin zeigt die Studie, dass die Güterbahnen, die in den letzten Jahren Zweikraft-Loks als Reaktion nicht zuletzt auf den schleppenden Oberleitungsausbau angeschafft haben, auf dem richtigen Weg sind. Diese Loks haben schon jetzt den Dieselverbrauch deutlich gedrückt. Ganz dieselfrei werden wir aber nur durch mehr Oberleitungen plus Batterien.“

Die vollständige Studie zum Nachlesen finden Sie [hier](#).