



Mobilität mit Zukunft

Pressemitteilung

20. April 2022

VBB stellt Diesel-Ausstiegsstrategie für Regionalverkehr vor und prüft Teilelektrifizierung des Prignitz-Express

Regionalverkehr im VBB-Tarifgebiet soll bis 2037 emissionsfrei werden • Gutachten im Projekt i2030 empfiehlt Einsatz von Batteriezügen auf dem Prignitz-Express



Mehr Schiene für

Berlin und Brandenburg

Auf der Sonderfahrt mit einem Akku-Zug der Firma Stadler präsentierte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zusammen mit

Mobilitätssenatorin Bettina Jarasch, Infrastrukturminister Guido Beermann und Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn die gemeinsame Zielstrategie für den Dieselausstieg im Regionalverkehr. Mit der weiteren Elektrifizierung von Strecken und durch den Einsatz von alternativen Antriebsarten soll der Schienenverkehr im VBB-Gebiet bis 2037 lokal emissionsfrei werden. Ein Gutachten im Infrastrukturprojekt i2030 im Rahmen der Neuvergabe des Netzes empfiehlt in diesem Zusammenhang eine abschnittsweise Elektrifizierung der Strecke von Wittenberge über Neuruppin nach Berlin (RE6, RB55).

Aktuell fahren rund 73 Prozent der Regionalverkehre in Berlin und Brandenburg klimafreundlich mit Strom per Fahrleitung. Die Länder Berlin und Brandenburg und der VBB haben sich als Ziel gesetzt, bis 2037 alle verbliebenden nicht elektrifizierten Strecken von fossilen Brennstoffen unabhängig zu machen. Damit der öffentliche Nahverkehr weiterhin die klimafreundlichste motorisierte Mobilitätsart bleibt, soll der

VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
GmbH
Stralauer Platz 29
10243 Berlin

Telefon 0 30-25 41 40
info@vbb.de
vbb.de

Bahn- und Busanbindung:
Ostbahnhof

Presse:

Elke Krokowski

Tel.: 030 - 25 414 - 130
elke.krokowski@vbb.de

Eisenbahnverkehr dieselfrei werden. Nicht jede Strecke muss dafür durchgehend mit einer Oberleitung ausgebaut werden. Für Batterie-Triebzüge (BEMU) genügt eine abschnittsweise Elektrifizierung der Strecke, für Wasserstoff-Triebzüge (HEMU) eine Tankstelle, die regelmäßig mit Wasserstoff versorgt wird. Die ersten Fahrzeugumstellungen zum Beispiel im Netz Ostbrandenburg und auf der Heidekrautbahn (RB27) sind bereits zum Fahrplanwechsel Ende 2024 geplant.

Der Prignitz-Express (RE6 und RB55) ist die längste Strecke in Brandenburg ohne Oberleitung. Mit dem angestrebten Ausbau der Infrastruktur würde der Verkehrsvertrag für den Prignitz-Express so neu ausgeschrieben, damit er Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vorsieht. Statt Dieselmotoren wird dann künftig Strom genutzt.

Gutachten empfiehlt Batterie-Triebzüge

Ein durch den VBB beauftragtes Gutachten für die Prignitz-Express-Strecke hat den Einsatz von alternativen Antrieben untersucht und die Technologien miteinander verglichen. Das Ergebnis zeigt, dass Batterie-Triebzüge auf dieser Strecke effizienter sind als Wasserstoff-Triebzüge. Im nächsten Planungsschritt erarbeitet der VBB gemeinsam mit der Deutschen Bahn, auf welchen Teilabschnitten Oberleitungen zu errichten wären, um die Batterie-Triebzüge während der Fahrt aufzuladen. Der Batterie-Triebzug kommt nach Errichtung der Teilelektrifizierung.

Parallel laufen die Planungen für den i2030-Korridor des Prignitz-Express weiter. Der nächste Meilenstein ist der Infrastrukturausbau für den 30-Minuten-Takt zwischen Neuruppin und Hennigsdorf. Als Umsetzungsziel für diese Angebotsverdichtung wird 2026 angestrebt.

Bettina Jarasch, Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz des Landes Berlin: „Damit wir unsere Klimaziele erreichen, müssen wir auch auf der Schiene immer mehr Alternativen zu fossilen Antriebsarten nutzen. Ich freue mich, dass der Prignitz-Express bald im Akkubetrieb unterwegs sein kann. Gemeinsam mit Brandenburg machen wir den Regionalverkehr sauberer und attraktiver.“

Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: „Wir wollen die Verkehrswende in Brandenburg mit Nachdruck vorantreiben. Deshalb wird das Thema Klimaneutralität ein Schwerpunkt unseres neuen Landesnahverkehrsplans sein. Unser Ziel ist es, bis 2037 eine vollständige Dekarbonisierung des SPNV zu erreichen. Einen wichtigen Schritt dorthin gehen wir mit dem Wunsch zur Elektrifizierung des Prignitz Express. Zusammen mit dem geplanten 30-Minuten-Takt zwischen Velten und Neuruppin ab 2026 werden wir hier ein attraktives, leistungsstarkes Angebot schaffen, das noch mehr Fahrgäste davon überzeugen wird, den klimafreundlichen SPNV zu nutzen.“

Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern: „Der klimafreundlichen Schiene gehört die Zukunft. Die DB sagt Schritt für Schritt ‚ade‘ zum Diesel – und treibt innovative Infrastrukturlösungen wie Oberleitungsinseln genauso voran wie alternative Antriebe und Kraftstoffe. Wer neben bisher nicht elektrifizierten Bahnstrecken lebt oder arbeitet, wird mit den neuen Technologien weniger Bahn hören und riechen. Damit geht die Bahn im Gegensatz zum Auto noch schneller den Weg in Richtung emissionsfreies Zeitalter.“

Thomas Dill, Bereichsleiter des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB): „Mit dem Jahr 2037 haben wir uns mit den Ländern Berlin und Brandenburg ein konkretes Ziel gesetzt, den Schienenverkehr im VBB lokal emissionsfrei zu gestalten. Die Elektrifizierung per Oberleitung bleibt die effizienteste Lösung für einen klimafreundlichen Regionalverkehr. Alternative Antriebe stellen aber eine wichtige Brückentechnologie dar oder können auch langfristig wirtschaftlich sinnvoller für Strecken sein, auf denen vergleichsweise wenige Züge verkehren. Es erwarten uns spannende Jahre, in denen die neuen Technologien mit Akku und Wasserstoff erprobt werden und sich beweisen müssen. Der VBB nimmt mit mehreren Projekten in dem Bereich eine Vorreiterrolle ein. Mehrere davon sind dabei eng mit dem Infrastrukturausbau im i2030-Projekt verwoben.“

Hintergrund Zielstrategie Dieselausstieg bis 2037

Die Umstellung aller SPNV-Linien in Berlin und Brandenburg von Dieselbetrieb auf elektrischen Betrieb oder alternative Antriebe wird bis 2037 angestrebt. Bis dahin soll der Anteil von dieselgetriebenen Strecken im Bahnregionalverkehr im VBB von heute 27 Prozent auf null Prozent sinken. Als Voraussetzung für den Einsatz von Akkuzügen braucht es mindestens teilelektrifizierte Strecken und für Wasserstoffzüge ein gut ausgebautes Netz von H₂-Tankstellen und -Produktionsstellen. Bestehende Verkehrsverträge sind an ihre Laufzeiten gebunden, aber künftige Ausschreibungen werden sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt.

Hintergrund Prignitz-Express (RE6, RB55)

Gleich zwei Regionale Wachstumskerne liegen an auf der Strecke des Prignitz-Express: Die Fontanestadt Neuruppin hat als Mittelzentrum eine besondere Funktion für die nähere Umgebung und ist ein wichtiger Tourismusstandort. Velten und Hennigsdorf bilden gemeinsam mit Oranienburg unter anderem Deutschlands wichtigsten Bahnindustriestandort und haben hohe Ein- und Auspendleranteile in beide Richtungen.

In der Region wird ein weiteres Bevölkerungswachstum erwartet. Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) weist die Strecke von Hennigsdorf bis Oberkrämer (bei Kremmen) als Achse für die künftige Siedlungsentwicklung aus. Für die wachsende Zahl an Pendler*innen und zur besseren Anbindung an die Prignitz wird innerhalb von i2030 u.a. der Infrastrukturausbau für einen 30-Minuten-Takt zwischen Hennigsdorf und Neuruppin bis 2026 vorangetrieben.

Im Gutachten für alternative Antriebe auf dem Prignitz-Express wurden folgende Arbeitspakete untersucht:

- Aufstellung eines Betriebskonzeptes auf Basis des Zielzustandes i2030
- Aufstellung von Infrastrukturvarianten für die jeweiligen Fahrzeugkonzepte
- Kostenermittlung für beide Antriebslösungen
- Vergleich der Wirtschaftlichkeit und Sensitivitätsanalyse
- Analyse von Förderprogrammen