



Mobilität mit Zukunft

Presseinformation

Berlin, 28. Juli 2021

i2030-Projekt Prignitz-Express:

Gutachter prüft alternative Antriebe für RE6/RB55

Bis Ende 2028 sollen Schienenfahrzeuge für den Prignitz-Express auf alternative Antriebe – mit Batterie- oder Wasserstoffspeicher – umgestellt werden.



Im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg sind bereits 84% der Schienenverkehre elektrisch unterwegs. Die Länder Berlin und Brandenburg in Zusammenarbeit mit dem VBB wollen in den

nächsten Jahren auch die letzten Linien mit Dieselantrieb auf umweltfreundlichere Antriebe umstellen. Die alternativen Antriebe ermöglichen ebenso wie der etablierte Betrieb mit durchgehender Oberleitung oder Stromschiene eine emissionsfreie Fahrt – nur mit weniger Infrastruktur entlang der Strecke. Für den Prignitz-Express lässt der VBB nun mit Hilfe eines Gutachters untersuchen, welche Fahrzeuge zukünftig zum Einsatz kommen können. Ergebnisse sollen im Herbst vorliegen, der Systementscheid soll Ende des Jahres erfolgen.

Im Rahmen des Projekts i2030 wird auf dem Korridor des Prignitz-Express unter anderem das Ziel verfolgt, den RE6 und die RB55 im 30-Minuten-Takt von Hennigsdorf über Berlin-Tegel nach Berlin Gesundbrunnen einzubinden. Zudem soll die RB55 über Kremmen hinaus bis Neuruppin erweitert und die S-Bahn über Hennigsdorf hinaus bis Velten (Mark) verlängert werden. Für die Umsetzung dieser Ziele sehen

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:

Joachim Radünz

Tel.: 030 - 25 414 - 125
joachim.raduenz@vbb.de

Katharina Jarolimek

Tel.: 030 - 25 414 - 291
katharina.jarolimek@vbb.de

Geschäftsführerin
Susanne Henckel

Aufsichtsratsvorsitzender
Staatssekretär
Rainer Genilke

Handelsregister
HRB 54 603
Amtsgericht
Charlottenburg
USt-IdNr.: DE 170 900
133

Bankverbindung
Berliner Volksbank eG
BLZ: 100 900 00
Konto: 8 848 174 000
IBAN: DE20 1009 0000
8848 1740 00
BIC: BEVODEBB



die aktuellen Planungen vor, dass sich S-Bahn und Regionalverkehr zwischen Berlin-Tegel und Velten die Gleise teilen. Der Antrieb der Fahrzeuge der Berliner S-Bahn erfolgt mittels Gleichstrom aus einer seitlich angebrachten Stromschiene. Eine zusätzliche Elektrifizierung dieses Streckenabschnittes mittels einer wechselstromführenden Oberleitung scheidet aus technischen Gründen aus. Um langfristig nicht auf Dieselfahrzeuge beim Prignitz-Express setzen zu müssen, erarbeitet der Gutachter mehrere Varianten für den Einsatz alternativer Antriebe im Regionalverkehr. Dabei fließen umwelttechnische und wirtschaftliche Aspekte in die Untersuchung mit ein.

Sofern batterieelektrische Züge zum Einsatz kommen, ist zu klären, welcher Streckenabschnitt mindestens zu elektrifizieren ist. Beim Einsatz von Wasserstoffantrieben sollen ausschließlich Sonnen- und Windenergie aus regionaler Produktion zur Gewinnung des Wasserstoffs genutzt werden. Diese Variante wird bereits bei der Heidekrautbahn RB27 ab Dezember 2024 angestrebt.

Ingmar Streese, Staatssekretär für Verkehr in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin:

„Mit dem Regionalverkehr sind die Menschen in der Metropolregion bereits heute umwelt- und klimafreundlich unterwegs. Die Untersuchung zur Umstellung des Prignitz-Express auf alternative Antriebe ist ein weiterer wichtiger Schritt zum klimaschonenden Nahverkehr in Berlin-Brandenburg. Der Umstieg der verbliebenen dieselpetriebenen Flotte auf klimafreundliche Antriebe im ÖPNV stellt – neben der bevorstehenden Umstellung der Dieselizeug-Bahnlinien im Berliner Nordosten auf elektrische Batteriezüge und der fortlaufenden Berliner E-Bus-Offensive – einen zentralen Baustein der Verkehrswende dar.“



**Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg:**

„Von Brandenburg nach Berlin gibt es deutschlandweit die meisten Pendlerinnen und Pendler zwischen den Bundesländern. Wir arbeiten stetig daran, unser attraktives ÖPNV-Angebot weiter auszubauen. Das ist nicht nur gut für Brandenburg, sondern auch für unser Klima. Denn ein wichtiger Baustein ist es dabei, die Antriebe auf der Schiene klimafreundlich zu gestalten. Das schafft zusätzliche Akzeptanz für den Schienenverkehr und steigert den Anreiz, diesen noch intensiver zu nutzen. Ich freue mich daher sehr, dass wir mit dem Prignitz-Express dem Beispiel der Heidekrautbahn folgen.“

**Dr. Joachim Trettin, Konzernbevollmächtigter der Deutschen
Bahn AG für die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpom-
mern:**

„In den vergangenen 30 Jahren konnte allein die Bahn ihre CO₂-Emissionen signifikant um rund 70 Prozent senken. Das zeigt: Bahnfahren ist praktizierter Klimaschutz. Wo Züge im Nahverkehr nicht elektrisch unterwegs sind, lösen wir den Diesel Schritt für Schritt durch alternative Antriebe und Kraftstoffe ab. Die Bahn baut dafür neue Infrastrukturen für Akku-Züge auf, bietet erste Lösungen für die Versorgung von Brennstoffzellen-Zügen mit Wasserstoff und arbeitet am Einsatz synthetischer Kraftstoffe auf der Schiene. Nur so gelingt die Mobilitäts- und Klimawende.“

VBB-Geschäftsführerin Susanne Henckel:

„Nach dem Netz Ostbrandenburg und der Heidekrautbahn wollen wir auf Basis des Gutachtens den Prignitz-Express als drittes Vergabernetz mit alternativen Antrieben an den Start bringen. So bauen wir den Klimavorsprung des umweltfreundlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg weiter aus und tun gleichzeitig etwas für die Verkehrswende.“



In den kommenden Monaten werden Daten zu folgenden Themenfeldern gesammelt.

- Marktanalyse zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
- Erstellung der Betriebskonzepte
- Dimensionierung der Infrastruktur
- Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit
- Prüfung geeigneter Förderprogramme

Mit den Ergebnissen können die Länder und der VBB eine qualitative Bewertung vornehmen und Entscheidungen treffen, welche Infrastruktur geplant und wie zukünftige Vergaben gestaltet werden müssen.

Mehr Informationen zum Projekt finden sich auf

www.i2030.de/nordwest/