Probebetrieb mit Batterie-Zug in Franken abgeschlossen

2. Mai 2022

- **Vorteile durch schnellen, leisen und CO2-freien Betrieb**
- **Weitere Tests notwendig**
- **Verkehrsminister Christian Bernreiter: „Bahnland Bayern soll bis 2040 klimaneutral sein“**

Die gut dreimonatige Premiere eines Akku-Triebzugs des Schienenfahrzeugherstellers Alstom in Bayern ist abgeschlossen. Obwohl der Zug aufgrund von Batterieproblemen nicht an allen Tagen wie geplant zwischen Pleinfeld und Gunzenhausen im Fränkischen Seenland im Einsatz sein konnte, sieht Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter Potenzial in dieser innovativen Technik: „Wir wollen das Bahnland Bayern bis 2040 klimaneutral machen und Dieselzüge Schritt für Schritt durch emissionsfreie Antriebe ersetzen. Neben Elektrifizierungen testen wir deshalb auch den Einsatz von Wasserstoff- und Batteriezügen. Der Probebetrieb im Fränkischen Seenland hat uns gezeigt, dass sich die Fahrgäste über den komfortablen und spurtstarken Zug und die Anwohner über einen leisen und CO2-freien Betrieb freuen. Der Akku-Zug hat also viel Potenzial.“

Ein beträchtlicher Wermutstropfen ist in Bernreiters Augen jedoch, dass Batterieprobleme den Zug davon abhielten, an allen vorgesehenen Einsatztagen in Bayern zu fahren. „Diese Kinderkrankheiten sind auf der einen Seite bedauerlich, bringen andererseits aber auch wichtige Erkenntnisse. Unterm Strich zeigt sich, dass unsere behutsame Strategie zur Einführung dieser neuen Zukunftstechnik im bayerischen Bahnnetz richtig gewählt ist.“

„Alternative Antriebe sind die Zukunft der Mobilität und Alstom hat das klare Ziel, seine internationale Führungsrolle in diesem Bereich weiter auszubauen“, erklärt Müslüm Yakisan, Präsident der Region DACH bei Alstom. „Der Einsatz des Batteriezugs liefert extrem wichtige Daten aus der Praxis. Er belegt eindrucksvoll, dass unsere Alternativen Antriebstechnologien eine effiziente und kostengünstige Lösung zur Überbrückung der nicht-elektrifizierten Lücken im deutschen Schienennetz bieten.“

Hansrüdiger Fritz, Vorsitzender der Regionalleitung bei DB Regio Bayern betont: „Meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern haben die Testfahrten viel Freude bereitet. Der Zug war laufruhig und durch seine Spurtstärke besonders pünktlich unterwegs.“

„Die zahlreichen Daten und Rückmeldungen aus dem Testbetrieb erlauben positive Rückschlüsse auf die generelle Eignung und Zuverlässigkeit von Batteriefahrzeugen. Damit stellen sie eine attraktive Alternative zum Dieselbetrieb dar“, erklärt Prof. Birgit Milius vom Fachgebiet Bahnbetrieb und Infrastruktur der Technischen Universität Berlin. Der Testbetrieb in Bayern und Baden-Württemberg wurde von der Technischen Universität Berlin im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wissenschaftlich begleitet.

„Der Abschied vom Diesel ist eine der großen Herausforderungen für den bayerischen Schienenpersonennahverkehr“, sagt Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des bayerischen Verkehrsministeriums plant, finanziert und kontrolliert. „Wir wollen beim Klimaschutz vorangehen und haben fest im Blick, wie wir das Bahnfahren im Freistaat klimaneutral machen können“, betont Fuchs.

Die Fahrten, die seit Mitte Januar wochentags auf der Strecke Stuttgart – Horb und seit Anfang Februar an den Wochenenden auf der Strecke Pleinfeld – Gunzenhausen stattfanden, waren bundesweit die ersten Einsätze von Akku-Zügen im regulären Fahrgastbetrieb. Während in Baden-Württemberg der Testbetrieb auf einer komplett elektrifizierten Bahnstrecke stattfand, waren in Bayern nur die beiden Endbahnhöfe elektrifiziert. Während der dortigen Wendezeiten konnte der Akku aufgeladen werden. Sobald allerdings mindestens zwei der vier Traktionsbatterien des Zugs nicht funktionsfähig waren, musste der Prototyp in der Werkstatt bleiben, weil dann die Reichweite nicht ausgereicht hätte. Im Ergebnis war der Akku-Zug somit an 18 Tagen nicht einsatzfähig.

Der bayerische Verkehrsminister will den Akku-Zug noch weiter im mittelfränkischen Dieselnetz auf Herz und Nieren testen lassen, sobald die Traktionsbatterien repariert sind. „Es macht Sinn, auch zusätzliche Erfahrungswerte für den Akkubetrieb in den heißen Sommermonaten zu sammeln“, so Bernreiter**.** Ob dies geschehen kann, wird noch zwischen dem Freistaat, DB Regio und Alstom abgestimmt.

Bild: Der Akku-Triebzug von Alstom (Foto: StMB).

Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers