

Wesentliche Erkenntnisse der Arbeitsgruppe 1 – alternative Antriebe im Schienenpersonennahverkehr

- Die Forderung einer innovativen Antriebstechnologie lässt sich im Rahmen von Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen nur schwierig umsetzen; aus Sicht der Aufgabenträger ergeben sich vor allem folgende Problemstellungen:
 - Um einen Wettbewerb bei Ausschreibungen zu haben, muss es mehrere Bieter geben, die die Anforderungen (geforderte Innovation) umsetzen können, um marktfähige Preise erzielen zu können.
 - Es muss gewährleistet sein, dass die neue Technologie beim Start eines neuen Verkehrsvertrages voll funktionsfähig ist.
 - Neue Technologie muss bezahlbar sein, sodass nicht andere Verkehrsleistungen zugunsten der neuen Technik abbestellt werden müssen
- Einbringung technischer Innovationen in bereits laufenden Verkehrsverträgen gestaltet sich ebenfalls schwierig und ist nur in kleinem Maßstab (als „unwesentliche“ Vertragsanpassung) umsetzbar (z. B. Komfortsysteme), da ansonsten aufwendige Neuzulassungen der Fahrzeuge erforderlich wären und vergaberechtliche Probleme bestehen würden
- Projekt zur Weiterentwicklung bestehender Dieseltriebzüge zu Hybridfahrzeugen: Hybrid VT 642 der DB AG für die Erzgebirgsbahn; Zulassung Ende 2017 angestrebt → derartige Fahrzeuge/Antriebstechniken müssten jedoch durch die Aufgabenträger im Vergabeverfahren explizit gefordert werden, da diese Technik gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen ansonsten geringe Chancen habe
- Weiterer möglicher innovativer Ansatz: Elektro-Triebzüge für partiell oberleitungsfreien Betrieb; gemäß Untersuchungen der DB AG auf Linie RE 10 Magdeburg – Erfurt sowie 40 – 50 weiteren Linien in Deutschland anwendbar und als betriebswirtschaftlich sinnvoll bewertet
→ Probleme:
 - Spezialfahrzeuge würden „Fremdkörper“ im Netz darstellen, wären weniger flexibel einsetzbar
 - Keine kleinen elektrischen Triebzüge verfügbar
- grundsätzliches Problem besteht in zu geringem Austausch aller Beteiligten:
 - Aufgabenträger werden Technologien nur in Vergabeverfahren fordern, wenn mehrere Hersteller in der Lage wären, die Technologien bereitzustellen (Wettbewerb)
 - Dagegen ist der aktuelle Entwicklungsstand der Industrie nicht immer bekannt; Hersteller geben erst Informationen, wenn Projekt offiziell vorgestellt wird
 - Hersteller entwickeln neue Technologien jedoch nur dann auf eine Serienreife weiter, wenn langfristige rechtliche Rahmenbedingungen gegeben und die Produkte durch die Aufgabenträger gefordert werden und somit eine hohe Wahrscheinlichkeit zur Abnahme besteht

→ Anreize schaffen, über Pilotprojekte Erfahrungsschatz aufbauen und austauschen

- Mögliches Anreizsystem seitens der Politik: Aufgabenträger erhalten einen finanziellen Bonus bei Förderung und Forderung des Einsatzes innovativer Technologien, wenn hierdurch Schadstoffemissionen reduziert werden
- Mögliches Anreizsystem seitens der Aufgabenträger: Für innovative Technologien Bonuspunkte bei Vergabeverfahren; von NASA in früheren Vergaben bereits angewandt; Problem der Nachweisbarkeit der rechtmäßigen Anwendung
- Elektrifizierung von weiteren Strecken wird langfristig im ÖPNV-Plan zu prüfen sein; Umsetzung aber nur wahrscheinlich, wenn ausreichend Güterverkehr auf diesen Strecken vorhanden; gemäß Rechnung der DB AG Hybridtechnologie über 30 Jahre gerechnet günstiger als reine Elektrifizierung