



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > [Presse](#) > **Pressemitteilungen**

Pressemitteilungen

Bayerische Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS)

16. April 2024

- Elektrifizierung von mehr als 1.000 km Bahnstrecken in Bayern
- Einsatz von Akku- und Wasserstoff-Zügen
- Testbetrieb mit klimafreundlichem Kraftstoff HVO-100

Die Staatsregierung hat die Fortschreibung der Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS) beschlossen. Das neue Konzept enthält ein Bündel von Maßnahmen, um den Schienenverkehr klimafreundlicher zu machen. „Wir möchten den Dieseldieselbetrieb im bayerischen Regionalverkehr bis 2040 beenden“, sagt Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter: „Dafür planen wir die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken und setzen Züge mit klimafreundlichen Antrieben ein.“

Derzeit verkehren noch gut die Hälfte der Linien des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern mit Dieselantrieb. Um dies zu ändern, sollen in den kommenden Jahren zahlreiche Strecken elektrifiziert werden. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist in Bayern die Elektrifizierung von überregional bedeutsamen Strecken mit einer Gesamtlänge von 680 km vorgesehen. Darunter fallen die Achse Regensburg – Hof und die so genannte ABS 38 von München über Mühldorf nach Freilassing und Burghausen. Leider kommen die vom Bund finanzierten Projekte nur schleppend voran, für die Franken-Sachsen-Magistrale von Nürnberg nach Hof und Schirnding wurde sogar ein Planungsstopp verhängt.

Für die Elektrifizierung von Strecken, die vorrangig dem Schienenpersonennahverkehr dienen, gewährt der Bund eine Förderung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Um die Förderung beantragen zu können, sind jedoch eine fertige Planung und der Nachweis eines auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses erforderlich. Hierzu merkt Bernreiter an: „Es ist unsinnig, den volkswirtschaftlichen Nutzen jeder einzelnen Elektrifizierung immer wieder neu zu prüfen. Der Bund sollte endlich auf die von ihm eingesetzte Beschleunigungskommission Schiene hören und die Nutzen-Kosten-Untersuchung für Elektrifizierungsprojekte abschaffen.“

Der Freistaat ist dennoch in Vorleistung gegangen und hat bei den Infrastrukturbetreibern die Planung für die Elektrifizierung von Strecken mit einer Gesamtlänge von rund 210 km beauftragt. Dazu gehören die Strecken im Bayerischen Oberland, die Schnaittalbahn im Nürnberger Land und die Illertalbahn von Ulm nach Kempten inklusive der Zweigstrecke nach Weißenhorn. Noch in diesem Jahr sollen Planungsaufträge für die Elektrifizierung weiterer 115 km folgen. Dies betrifft die Strecken Aschaffenburg – Miltenberg, Bayreuth – Schnabelwaid, Kempten – Oberstdorf sowie die Brenzbahn Ulm – Aalen, die abschnittsweise über bayerisches Gebiet führt. Für verschiedene Strecken im Großraum Nürnberg wird eine Elektrifizierung im Rahmen des „Ausbauprogramms S-Bahn Nürnberg“ untersucht.

Für Strecken ohne Elektrifizierungsperspektive setzt die Staatsregierung auf den Einsatz von Akku- und Wasserstoff-Zügen, die inzwischen eine Marktreife für das deutsche Schienennetz erreicht haben. Im Herbst 2024 soll ein 30-monatiger Testbetrieb mit dem Wasserstoff-Zug Mireo Plus H auf den Strecken Augsburg – Füssen und Augsburg – Peißenberg starten. Zwischen Mühldorf und Burghausen werden ab Ende 2026 Wasserstoff-Züge zum Einsatz kommen. Ferner hat die Staatsregierung die Entwicklung eines neuen Neigetechnik-Fahrzeugs beschlossen. Es soll neben einem Wasserstoff-Antrieb auch über einen Akku und einen Stromabnehmer verfügen und sukzessive ab 2029 auf den Neigetechnik-Linien im Allgäu und in Nordostbayern zum Einsatz kommen.

Ein Betrieb mit Akku-Zügen wird ab 2034 auf den Strecken des Netzes Bayerwald rund um Zwiesel erfolgen. Für weitere Netze im Allgäu, in Oberfranken und im Großraum Nürnberg wird gutachterlich geprüft, wie Akku-Züge dort eingesetzt werden können.

Als Übergangslösung für die Restlaufzeiten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wird derzeit die Nutzung des klimafreundlichen Kraftstoffs HVO-100 erprobt, der aus hydriertem Pflanzenöl gewonnen wird. Hierfür wurde die Schienenfahrzeugtankstelle in Straubing umgerüstet. Dort werden Triebzüge betankt, die auf der Gäubodenbahn und der Rottalbahn im Einsatz sind. Der einjährige Testbetrieb läuft noch bis Sommer 2024 und wird von der Technischen Universität Berlin wissenschaftlich begleitet. Auf Basis der gesammelten Erfahrungen soll entschieden werden, ob die Betankung mit HVO-100 fortgesetzt und auf weitere Fahrzeuge ausgeweitet wird.

[Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers](#)

[Inhalt](#)

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

[Barrierefreiheit](#)

