



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 28.10.2015

### **Klimaschutz und Mobilität in Bayern – erneuerbare Energien und Energieeffizienz im ÖPNV**

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie und Steigerung der Energieeffizienz im Öffentlicher Personennahverkehr „ÖPNV“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden konkrete Handlungsmöglichkeiten für Politik und Aufgabenträger formuliert.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie beurteilt die Staatsregierung Anschubfinanzierungen für den Einsatz von rückspeisefähigen Unterwerken als Teil eines „Smart Grids“ zur Energieversorgung?
2. Wie beurteilt die Staatsregierung Anschubfinanzierungen für den Einsatz von Energiespeichern an Knotenstellen im Netz, sodass bei der Einführung des integralen Taktfahrplans die Effizienz der NetZRückspeisung nicht sinkt?
3. Wie steht die Staatsregierung zu verpflichtenden Ausschreibungen auf Basis standardisierter „Life Cycle Costings“ – Lebenszykluskosten (LCC-Kosten) anstelle des reinen Anschaffungspreises, um energieeffizienten Fahrzeugkonzepten Marktchancen zu geben?
4. Wie geht die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vor, damit die Ausschreibung nicht nur dazu genutzt werden kann, um das günstigste Angebot zu finden, sondern auch Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu fördern?
5. Wie gewichtet die BEG bei der Bewertung der Angebote die Kriterien Energieeffizienz und Nachhaltigkeit?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 23.12.2015

Zu 1.–5.:

Die BEG verfolgt in Wettbewerbsverfahren den bewährten Grundsatz hoher Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch funktionale Ausschreibungen steckt die BEG nur den Rahmen für die Fahrzeuge im Kontext der gesetzlichen Bestimmungen und Normen ab. Die Wahl des Fahrzeugs obliegt einzig dem Unternehmen, das im Spannungsfeld des Wettbewerbs die Fahrzeuge ohnehin nach ökonomischen (energieeffizienten) und damit auch ökologischen Kriterien auswählt. Dieseltriebzüge verursachen über ihre Lebensdauer gegenüber dem Anschaffungspreis etwa doppelt so hohe Energiekosten, so dass Energieeffizienz allein schon kaufmännisch betrachtet eine wesentliche Einflussgröße auf die Lebenszykluskosten („LCC-Kosten“) ist.

Weiterhin zwingt die gültige Normenlage zu schadstoffarmen und damit klimaverträglichen Fahrzeugen. An dieser Stelle ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Schienenfahrzeuge durch gesetzliche Bestimmungen, die auch Belange des Umweltschutzes tangieren, immer schwerer werden und damit Energieverbrauch sowie der absolute Schadstoffausstoß ansteigen. Als Beispiel sei hier der Dieseltriebzug Lint 41 des Herstellers Alstom genannt, der in großer Stückzahl in Bayern eingesetzt wird. Ältere Versionen des Fahrzeugs wiegen etwa 67 t. Unter anderem durch Anforderungen an die Barrierefreiheit (TSI PRM), die zwingend notwendige Erfüllung der sogenannten Crash-Norm EN 15227 (zusätzlicher Masseeintrag durch Rammsäulen und Crashverzelemente) und die Erfüllung der Euro-IIIb-Norm durch Abgasnachbehandlungsanlagen (Adblue-Tank samt Peripherie) stieg die Fahrzeugmasse um über 10 t auf etwa 78 t. Nach Erkenntnissen aus Verbrauchsangaben in Wettbewerbsverfahren steigt der Energieverbrauch hierdurch um 10 bis 15 %.

Eine höhere Energieeffizienz kann somit nur durch gesetzgeberische Rahmenbedingungen sowie den Wechsel zur effizienteren elektrischen Traktion erreicht werden. Hierzu müssten jedoch zunächst in größerem Stil sowohl im südwestlichen und südöstlichen als auch im nordöstlichen Bayern Strecken elektrifiziert werden.

Ob für geeignete technische Innovationen wie „Smart Grids“ oder Energiespeicher an Knotenstellen im Netz Anschubfinanzierungen gewährt werden können, kann erst nach Vorliegen entsprechender Förderanträge beurteilt werden.