

20.07.2023

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1980 vom 15. Juni 2023
des Abgeordneten Klaus Esser AfD
Drucksache 18/4712

Einsatz von Dieselloks, Wartungsaufwände und Kosten von Triebfahrzeugen im Vergleich

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Nordrhein-Westfalen möchte bis 2032 auf einen nahezu „emissionsfreien“ Betrieb umstellen. Laut Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2022 fahren offenbar 30 Prozent der im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebenen Züge mit Dieseltriebzügen.¹ Der Anteil der Dieselloks soll in den kommenden Jahren immer weiter reduziert werden, obwohl bspw. das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) allein aus wirtschaftlichen Gründen zum verstärkten Einsatz von Dieselloks rät, da die Energiekosten für die Bahnen schon vor der jüngsten Entwicklung einen Anteil von etwa 20 Prozent an den Betriebskosten hatten. Dieser Anteil hat sich nun offenbar verdoppelt.²

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat die Kleine Anfrage 1980 mit Schreiben vom 20. Juli 2023 namens der Landesregierung beantwortet.

1. *Wo fahren die 30 Prozent Dieselloks im SPNV Nordrhein-Westfalen?*

Dieseltriebzüge und Diesellokomotiven sind zwingend erforderlich auf nicht elektrifizierten oder nur teilelektrifizierten Bahnstrecken oder Netzbereichen. Dazu gehören z. B. das Sauerlandnetz, das Niederrhein-Münsterlandnetz oder die Netze der Regiobahn, der Rurtalbahn oder der Erftbahn.

2. *Wie ist der Anteil von Dieselloks im Güterverkehrssektor in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu im Einsatz befindlichen E-Loks?*

Ein genauer Anteil der Dieselloks im Güterverkehr kann nicht benannt werden, da es hierzu keine Berichtspflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber der Landesregierung gibt.

¹ Vgl. Qualitätsbericht SPNV Nordrhein Westfalen 2022; S.50

² <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Gueterbahnen-erwaegen-Rueckkehr-der-Dieselloks-article23084667.html>

3. *Wie gestaltet sich der Wartungsaufwand bei Diesel- und Elektroloks? (Bitte aufschlüsseln nach 2022 in Nordrhein-Westfalen gewarteten Lokomotiven, Dauer der Wartung sowie Art des Antriebs)*

Da die Lokomotiven nicht im Eigentum des Landes sind, liegen der Landesregierung hierzu keine Informationen vor.

4. *Wie unterscheiden sich die Anschaffungskosten für herkömmliche Dieselloks im Vergleich zu anderen Triebfahrzeugen? (Elektro-, Batterie- oder Wasserstoffantrieb)*

Da die Landesregierung keine Diesellokomotiven beschafft, hat die Landesregierung keine eigenen Erkenntnisse über das genaue Verhältnis der Anschaffungskosten von Diesellokomotiven zu anderen Triebfahrzeugen. Allgemein lässt sich jedoch festhalten, dass Triebfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb oder Batterieantrieb aufgrund der zusätzlich verbauten Komponenten komplexer und damit deutlich teuer sind als Diesel- oder Elektrotriebfahrzeuge. Zu den höheren Kosten von Triebfahrzeugen mit Wasserstoff- oder Batterieantrieb trägt auch bei, dass diese Technologien derzeit noch neu und die Stückzahlen momentan daher noch relativ gering sind.

5. *Wie bewertet die Landesregierung den Einsatz von Dieselloks sowie die geplante Umstellung auf Elektro-, Batterie- oder Wasserstoffantrieb vor dem Hintergrund einer sinkenden Zahl an Güterschienentransporten, die heute nur noch bei 75 Prozent des Umfangs von 2013 liegen, bzw. einer geplanten Angebotsausweitung von 1,3 auf 5,8 Mio. Zugkilometer im SPNV bis 2027?*

Es ist das Ziel der Landesregierung, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) schrittweise zu dekarbonisieren. Dabei sollen möglichst emissionsfreie Antriebe unterstützt werden. Die Landesregierung hat daher vereinbart, dass bei Neuausschreibungen keine Netze mehr mit Dieselantrieb ausgeschrieben und bestehende Verträge über Dieselnetze nur in begründeten Ausnahmefällen verlängert werden dürfen.

Im Güterverkehr zeichnet sich ebenfalls ein Trend zur alternativen Antrieben ab. So beabsichtigt die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn, die DB Cargo, sukzessive sämtliche Dieselloks durch Lokomotiven mit alternativen Antrieben oder Hybridantrieben zu ersetzen. Im Bereich der privaten Güter- und Werksbahnen ist derzeit oft aufgrund fehlender Elektrifizierung der Streckenabschnitte ab der letzten Weiche vom Netz der Deutschen Bahn zum Endpunkt nur ein Einsatz von hybriden (Pantograf, Batterie) oder wasserstoffbetriebenen Lokomotiven möglich. Bei den Einsatzmöglichkeiten sind die Anforderungs- und Lastprofile mit deutlich höheren Lasten als im Personenverkehr zu beachten. In Teilen gibt es derzeit keine Alternative zu einem Dieselantrieb. Das Land fördert über die NE-Infrastrukturförderung NRW die Elektrifizierung von Streckenabschnitten.