



Energiewende auf der Schiene: auch in Schleswig-Holstein?

***neg* ≡**

8. Januar 2017

***neg* ≡**

NEG: meehr als 121 Jahre Eisenbahn



8. Januar 2017

Folie 2

neg ≡

Warum Eisenbahn?

Eisenbahn kann schneller sein

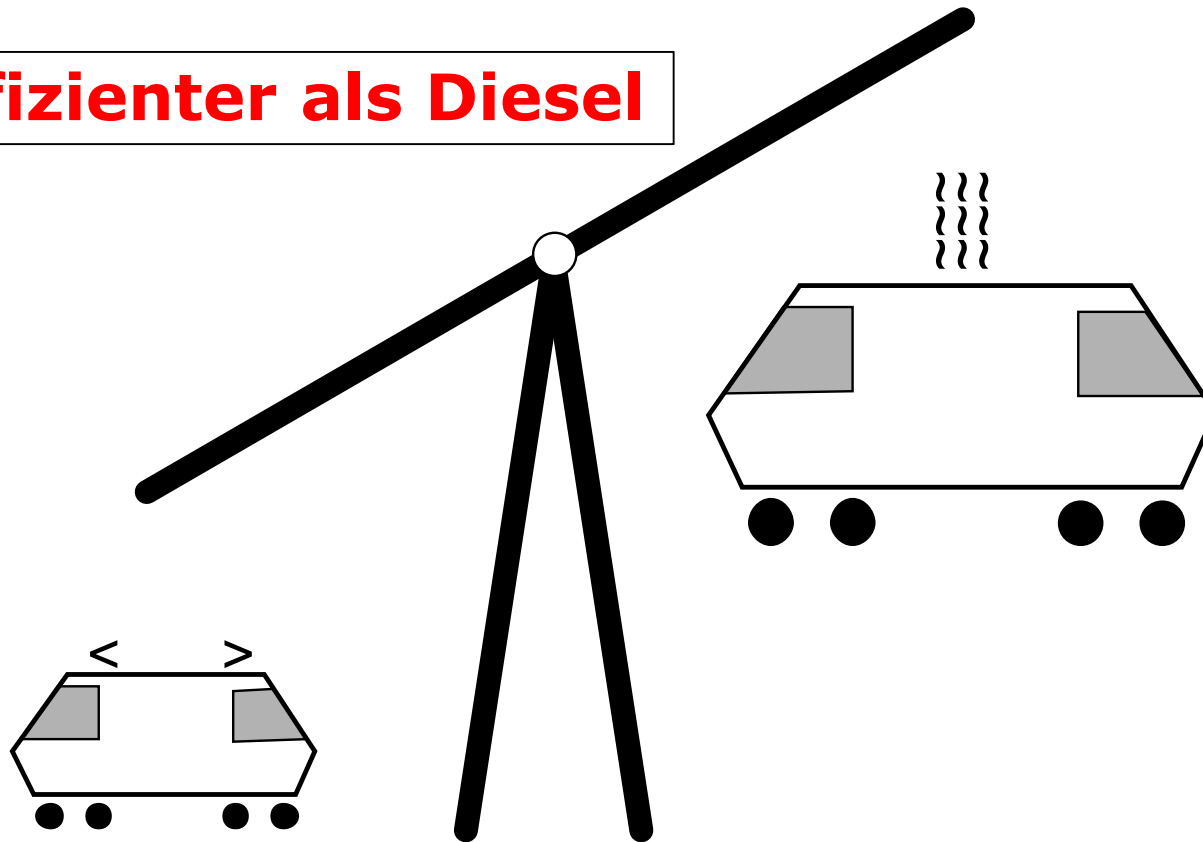
Schnelligkeit = kurze Reisezeit

wenig Zeitverbrauch = attraktiv

ÖPNV BRD: 2/3 Schiene – SH: <50 %

Was kann E besser als Diesel?

3 x effizienter als Diesel



Leistungsaufnahme + Antriebstechnik



Diesel + E-Betrieb
2.300 – 6.400 kW
~400 t, V=160



Diesel + H2
~700 kW, 65 t,
V=120/140

Foto: Torsten Bätge 2010



E + Akku-Betrieb
~2-3.000 kW
~200 t, V=160

8. Januar 2017

neg ≡

Verkehrswende + Dekarbonisierung bis 2025

WIE KANN ES KLAPPEN?

8. Januar 2017

neg 

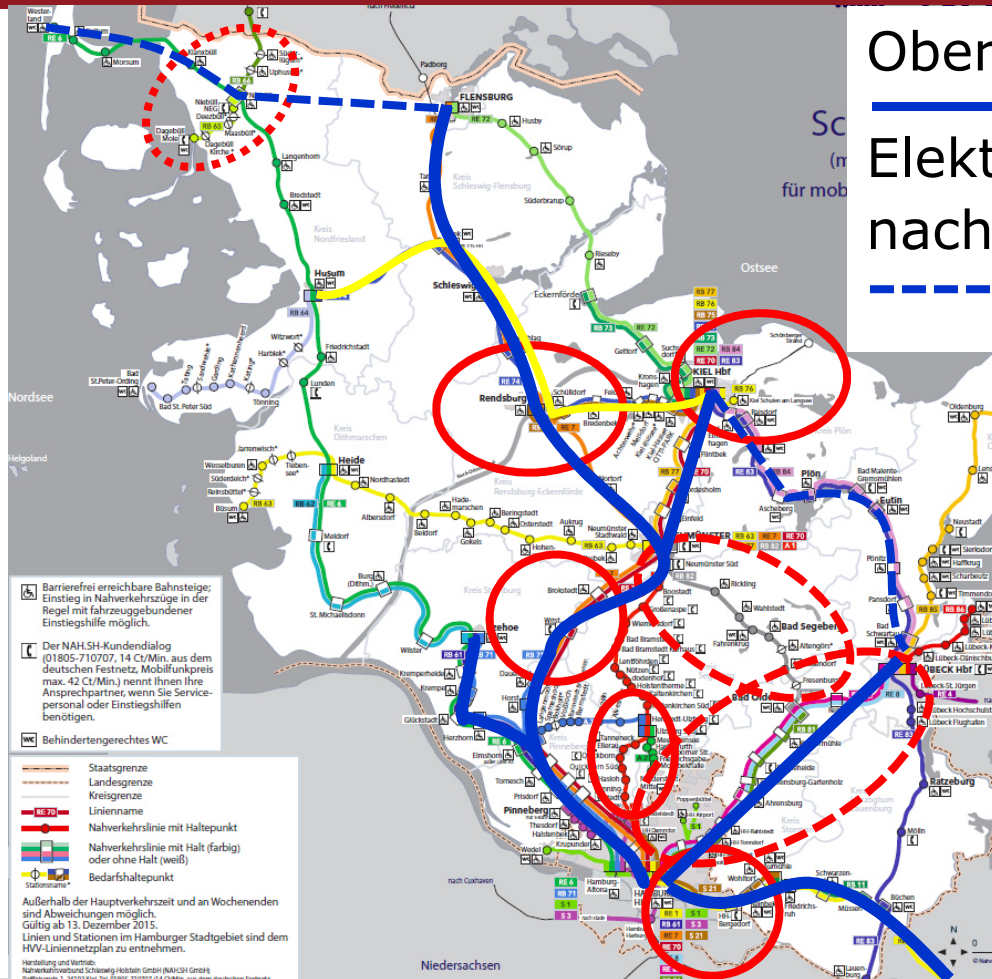
SH: Wo ist der Fehler?



8. Januar 2017

neg ≡

„Investitionspolitik“ in SH



Oberleitung Bestand

Elektrifizierungswürdig
nach Prof. Stephan

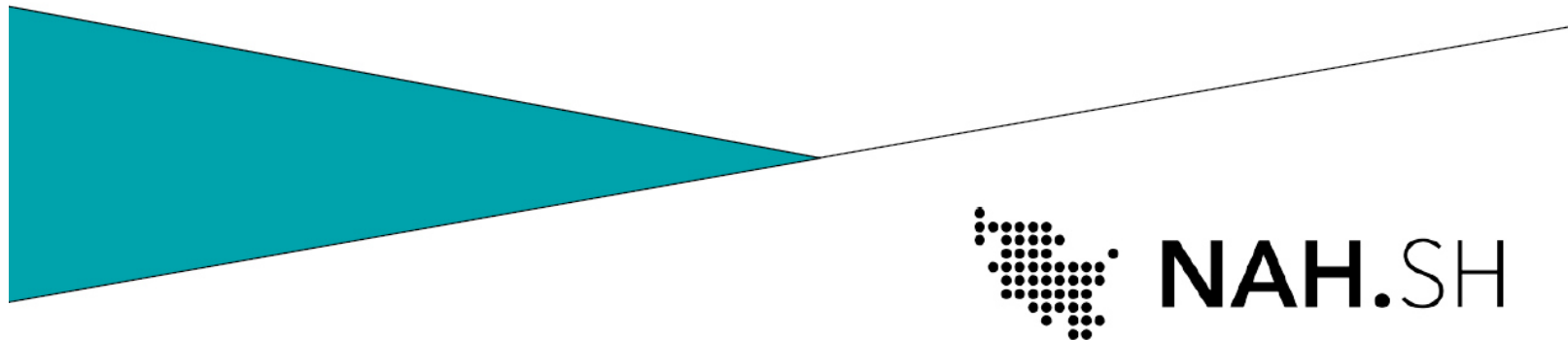
B-EMU (Akku)

H2-EMU:
der Rest
(50-70 Tw)

Beschaffungsvorhaben nah.sh



Triebzüge mit elektrischen Antrieb
für den SPNV auf Strecken mit und ohne Oberleitung
in Schleswig-Holstein



trage mit den verkehrsunternehmen und fahrzeugbereitstellern vorgeben und mit de-

Offene Fragen, Kommentare

- Elektrifizierung DIE Option für hohe Geschwindigkeiten + Leistungen
=> Herausforderung an das Energie-optimierte Liniennetz SH
(SH verbrennt derzeit **>20.000 EUR/d** an der Westküste!)
- H2 = Gefahrstoff ≠ wassergefährdend
=> Tankstellen bautechnisch einfach herstellbar (an Endpunkten)
=> Druck-Container mit Anschluss an Zapfsäule
- Kritisch bei nahsh-Vorgehen:
 - H2-Herstellung regenerativ? Oder großindustrieller Prozess-H2?
 - Fokussierung auf 1 Technologie mit Energie-Einkauf über 19 Jahre
 - KEINE Beschleunigung oder Netzwirkungen!
- ...?

Danke!



neg ≡