

Praxis-Beispiel des weltweit ersten Wasserstoff-Brennstoffzellenzuges



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

Fragen

Wie kann der SPNV auf nicht elektrifizierten Strecken noch umweltfreundlicher gemacht werden?

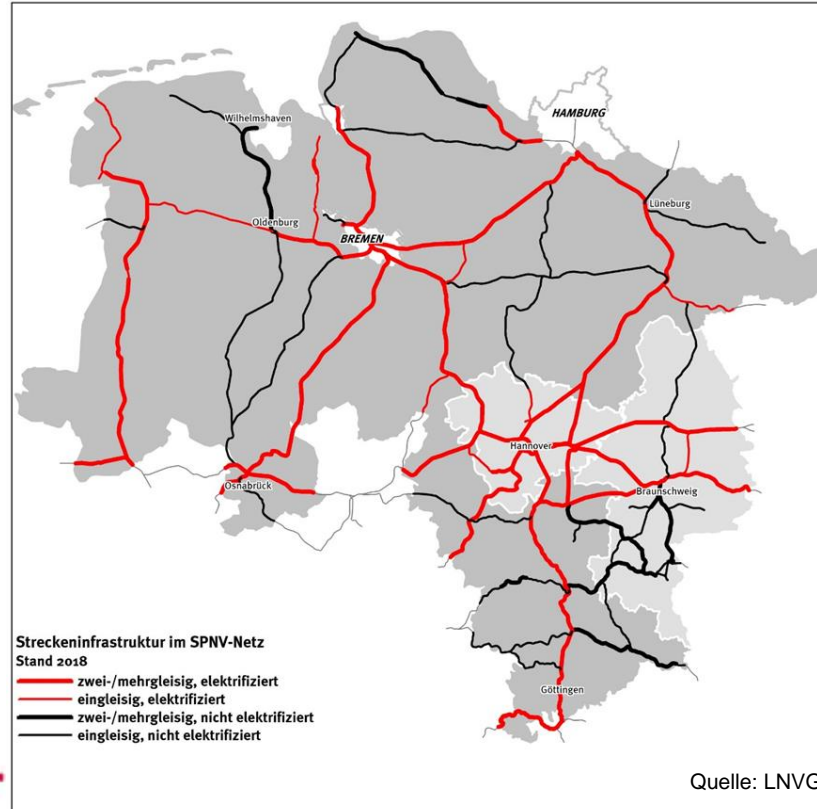
Wie können nicht elektrifizierte Strecken zukünftig im SPNV betrieben werden?

Wie lange sind Dieseltriebwagen noch wirtschaftlich einsetzbar?

Gründe zur Teilnahme als AT

- Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele des Landes und zur Energiewende
 - CO₂-Reduzierung, Lärmreduzierung
- Nutzung von langfristig verfügbaren Ressourcen
 - Nutzung von Wasserstoff, mit dem über eine Brennstoffzelle elektrische Energie erzeugt wird
 - Wasserstoff als Energiespeicher nutzen
- größerer Bedarf an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in Niedersachsen ab Mitte/Ende der 2020er Jahre
- Infrastruktur in Niedersachsen: Elektrifizierungsanteil beträgt 53 %

Streckeninfrastruktur im SPNV-Netz



Erste Praxiserfahrungen

- Keine Zugausfälle
- Reichweite 1000 km mit einer Tankfüllung
- Tankzeiten von 15 Minuten
- Lärmreduzierung und ruckfreie Beschleunigung
- Mehr Erkenntnisse zum
 - Energiemanagement im Fahrzeug
 - Wirkungsgrad von Brennstoffzelle und Batterie sowie zu deren Lebensdauer
 - Aufwand in der Instandhaltung
 - Wasserstoff-Verbrauch

Wir brauchen

- Förderprogramme (Sektorenkoppelung), damit wettbewerbsfähige und attraktive Produkte kommerzialisiert werden
- Weiterentwicklung von gesetzliche Regelungen für Verfahren und Besteuerung (EEG-Umlage)
- Guten Zustand der Schieneninfrastruktur = langfristig mehr Investitionen, die in der Bundeshaushaltsplanung sichtbar sind für
 - Bahnknoten und Digitalisierung von Stellwerken
 - Abbau des Investitionsstaus und
 - Ausbau des Streckennetzes

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit und viel Glück
bei Ihren Schritten zu mehr
Klimaschutz, Nachhaltigkeit und
flexibler Mobilität!**



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH