

Auf den ersten Blick: Alles perfekt, erneuerbare Energie treibt den Zug an. Auf den zweiten Blick: Wie kommt der Strom vom Windpark zur Lok? Es gibt keine Oberleitung, der Windpark ist mangels Nachfrage abgeregelt. Also fährt die Dual-Mode Lok statt mit praktisch kostenlosem Strom mit teurem fossilem Brennstoff und setzt klimaschädliche Abgase frei. Wie könnte es besser werden?

Schienen-Tage 2026

Meiningen diskutiert Bahnzukunft

Auch 2026 sollen aktuelle und drängende Fragen Schwerpunkte im Programm der Schienen-Tage bilden. Vorträge zu vielen weiteren Aspekten des Schienenverkehrs runden das Programm ab. Engagierte Diskussionen zwischen Teilnehmern aus verschiedenen Fachgebieten im Plenum oder informell sind das Markenzeichen der Tagung.

Schon heute können Kraftwerke zu bestimmten Tageszeiten mehr grünen Strom erzeugen als abgenommen werden kann. Deshalb die erneuerbaren zurückzudrängen und wieder verstärkt fossile Energie zu nutzen, kann aus vielen Gründen keine Lösung sein.
Bereits 1999 fragte ein Referat bei den Schienen-Tagen wie der praktisch kostenlose Strom aus temporär abgeregelten Kraftwerken die Bahn antreiben kann. Schienenfahrzeuge mit Akkumulatoren hatten sich zu diesem Zeitpunkt bereits ein Jahrhundert lang bewährt, kamen aber nie über ein Nischendasein hinaus. Als innovativen Ansatz schlug das Referat Brennstoffzellen vor. Sie waren damals nur in U-Booten im Einsatz, eine zivile Nutzung dieser teuren und komplexen Technologie war nicht vorstellbar. Nach 25 Jahren stürmischer Entwicklung bietet die Industrie jetzt sowohl ausgereifte Batteriefahrzeuge als auch Züge mit Brennstoffzellen serienmäßig an. Wie soll es weitergehen?

Aktuelle Entwicklungen

Mehr Bahnstrecken zu elektrifizieren ist sicherlich sinnvoll. Doch unnötige Hürden bremsen die Elektrifizierung der Bahn zu oft aus. Dazu kommt ein erheblicher Instandhaltungsstau, die Bundestagsdrucksache 21/1456 nennt konkrete Zahlen. Demnach wird der Anteil maroder Oberleitungen in den nächsten zwei Jahren auf mindestens 30 Prozent steigen. Nicht nur die Oberleitungen, die gesamte Infrastruktur ist vom Instandhaltungsstau betroffen. Zudem muss sich die Bahn auf Bedrohungen vorbereiten, von denen zur Zeit der Bahnreform viele dachten, wir hätten diese für Europa hinter uns gelassen.
Seit der Bahnreform ist die Infrastruktur zudem geschrumpft, der Verkehr auf der Schiene jedoch stark gewachsen. So bleiben kaum mehr Reserven, die für den zuverlässigen Betrieb notwendige Resilienz des Schienennetzes ist damit nicht mehr vorhanden. Die Bahn erhofft sich von Generalsanierungen eine Wende zum Besseren. Hierzu erwarten wir Diskussionen.
Unsere Diskussionen sind im besten Sinne ein Diskurs: Nicht eine Kontroverse vertiefen, sondern aus verschiedenen Standpunkten gemeinsam Erkenntnisse gewinnen und Ursachen verstehen. So auch bei der Digitalen Automatischen Kupplung, DAK. Die automatische Kupplung wird seit mehr als sechzig Jahren diskutiert. Vor kurzem ist ein neuer Anlauf gestartet, wir wollen eine Bestandsaufnahme. Vorträge zu Pro und Kontra bilden die Basis für eine fundierte und faktenbasierte Diskussion.

Weitere Themen

Der Förderpreis der HST wurde auch in diesem Jahr ausgelobt, die Fachjury bewertet die eingereichten Arbeiten. Die Ergebnisse sind Teil des Dialogs mit der Wissenschaft am Freitag. Am Samstagvormittag diskutieren wir die Planungen für einen neuen Busbahnhof in Meiningen. Hierzu sind auch die Bürger vor Ort eingeladen. Anstoß für diese gemeinsam mit der Stadt Meiningen angebotene Diskussionsveranstaltung war ein Vortrag bei den letzten Schienen-Tagen.
Der Aufruf für Vorträge bei den Schienen-Tagen lädt alle ein, bis zum 8. August Vorträge anzubieten. Danach beginnt die Redaktion des Programms für die Tagung vom 19. – 21. November in Meiningen. *Rudolph Barth*

Aktuelle Informationen finden Sie unter: https://schienen-tage.de/

FOTOS: DR. HOLGER BUSCHE; BILDMONTAGE: BMV