

PRESSEMELDUNG

vom 3. Mai 2016

Klimaschutzziele im Güterverkehr nur mit modernisierter Schiene sicher und zügig erreichbar Studie der TU Berlin untersucht technologische und betriebliche Effizienzsteigerung Über 9 Millionen Tonnen CO₂-Reduzierung

Um über neun Millionen Tonnen oder 20 Prozent niedriger als heute könnten 2030 die CO₂-Emissionen des gesamten Güterverkehrs in Deutschland liegen – trotz wachsendem Verkehr. Voraussetzung dafür ist eine umfassende technologische und betriebliche Modernisierung des Schienengüterverkehrs, die durch Betreiber und Politik gemeinsam auf den Weg gebracht werden muss.

Dies sind die wesentlichen Ergebnisse einer Studie des Berliner Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Markus Hecht, der zwölf Handlungsfelder für effizienteren Betrieb identifiziert hat. Hecht: „Im Schienengüterverkehr können unter anderem durch höhere Streckenkapazitäten, Vermeidung von Umwegen, attraktivere Trassenpreise und gezielte Gleisanschlussförderung wie auch durch moderne Lokomotiven, geothermische Weichenheizungen und die Elektrifizierung von Strecken mit der landesüblichen 50-Hertz-Frequenz noch enorme Energie-, Kosten- und Emissionsminderungen erzielt werden.“ Damit verbessere sich auch die ökonomische Wettbewerbsfähigkeit, so dass Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert und die Systemvorteile der Schiene nutzbar gemacht werden können.“

Die Verdreifachung des auf den Umsatz bezogenen Marktanteils der Schiene und eine Verdoppelung der Verkehrsleistung ist nach Hechts Auffassung realistisch. Dies gelte auch bei abnehmender Bedeutung von klassischen Bahngütern wie Kraftwerkskohle, wenn höherwertige Güter, die heute meist auf der Straße transportiert werden, durch effizientere Transportorganisation und -technik mit geringeren Stillstandszeiten und höherer Pünktlichkeit hinzugewonnen werden.

Der Wissenschaftler hob hervor, dass die nach der Pariser Klimakonferenz noch einmal verschärften CO₂-Minderungsziele ohne konsequente Verringerung fossiler Treibstoffe im Verkehr niemals erreichbar seien. Nur ein modernisierter und umfangreicherer Schienenverkehr sei in der Lage, die den Klimawissenschaftlern zufolge notwendige schnelle Verminderung der CO₂-Emissionen zu bewerkstelligen. Hecht: „Einsparpotenziale beim Diesel-Lkw bewegen sich im unteren zweistelligen Prozentbereich. Bei einer Verlagerung auf die Schiene sind schon heute minus 75 Prozent möglich. Komplette CO₂-freier Transport auf der Schiene ist faktisch schon vor 2030 machbar.“

Kerkeling ergänzte, dass elektrisch angetriebene Fernlaster wohl keine Alternative darstellten: „Nicht wirtschaftlich, zu spät und vor allem nicht notwendig, denn elektrisch angetriebenen Fernverkehr mit der vielfachen Transportkapazität gibt es bereits auf der Schiene.“ Allerdings entscheide die Politik, ob sie in erster Linie das Schienen

netz verlagerungsg geeignet ausbauen oder noch mehr Lkw auf die Autobahnen bringen wolle.

Kerkeling forderte die Politik auf durch konsequentes Handeln die selbstgesetzten politischen Ziele zu verfolgen. Klimapolitisch sei etwa die Investitionsförderung von Hybrid-Loks wirtschaftlich und ökologisch effizienter als die Kaufprämie für E-Autos.

Die wesentlichen Stellgrößen, die seitens der Politik beeinflusst werden könnten, sieht der Netzwerk-Vorsitzende in Ausbau und fairer Regulierung der Infrastruktur, fairen Abgabenregelungen, der Entbürokratisierung des Schienenverkehrs sowie der Innovations- und Forschungsförderung. Das sei lohnenswert. So lägen die Kosten pro vermiedener Tonne CO₂ bei der diskutierten Kaufprämie von batterieelektrisch angetriebenen Pkw zum Beispiel 13-mal so hoch wie bei einer Förderung der Mehrkosten von Hybridlokomotiven. Das Regierungshandeln, so Kerkeling, müsse vor allem Vertrauen in eine langfristig angelegte Schienengüterverkehrsstrategie schaffen. Kerkeling: „Die in der Studie skizzierten Investitionen wird es nur geben, wenn Berlin Betreibern und Finanziers glaubwürdig darlegt, dass Verkehrsverlagerungs- und Klimaschutzziele nicht nur auf dem Papier stehen.“ Unter dieser Prämisse habe man dann aber mit dem Schienenverkehr „den Falken auf der Hand und nicht eine Taube auf dem Dach!“

Die vollständige Studie ist unter www.netzwerk-bahnen.de/klimaschutzbeitrag als PDF abrufbar.

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Pressekontakt:

Peter Westenberger (Geschäftsführer)
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Friedrichstraße 186 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 53 14 91 473
Mob +49 170 48 54 864
Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
Geschäftsführender Direktor des Instituts
für Land- und Seeverkehr der TU Berlin
Salzufer 17-19 | D-10587 Berlin
Tel +49 30 31 42 51 50
Mail markus.hecht@tu-berlin.de