

Bericht zur Konferenz vom 18.10.2008

Klima Verkehr(t) – Was der Verkehr zum Klimaschutz beitragen muss

Begrüßung und politische Rede Fritz Kuhn, Fraktionsvorsitzender

Das Klima im 21. Jahrhundert **Prof. Dr. Anders Levermann**, PIK

Klimaschutz - Stiefkind der Verkehrspolitik **Christoph Erdmenger**, UBA

Podium II Bahn: Schienenverkehr klimaneutral gestalten!

Die Klimabilanz der Bahn

Wolfram Knörr Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH

Thesen Podium II – Bahn Schienenverkehr klimaneutral gestalten!

Thesen von Wolfram Knörr zum Podium II Bahn:

1. Ist Bahn fahren klimafreundlich?

Eine Bahnreise verursacht in Deutschland die Hälfte der CO₂-Emissionen einer Pkw-Reise. Das sagen die offiziellen, aus statistischen Jahresdurchschnittswerten abgeleiteten Kennzahlen des Umweltbundesamtes. Das so ermittelte weitere Ranking der Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Klimawirksamkeit ist bekannt: Bahn ist deutlich besser als Lkw und Flugzeug; Binnenschiff ist ähnlich; der Bus ist im Nahverkehr etwa gleich, im Fernreiseverkehr besser als die Bahn.

Diese Aussagen dürfen jedoch nicht überstrapaziert werden. Denn oft ist die Bahn aufgrund der gegenüber der Straße schlechteren Vernetzung auf konkreten Relationen schwer zu nutzen, was neben höherem Zeit- und Kostenaufwand auch höhere Emissionen bedeutet. Für wenige Reisende übliche Personenzüge einzusetzen ist genauso ineffizient wie der Transport von geringen Gütermengen in einem Güterzug. Ebenso wenig ist es zulässig, die Wirksamkeit von Verkehrsverlagerungen aufgrund der genannten Durchschnittswerte abzuschätzen.

2. Der Klimavorteil der Bahnen ist gefährdet

Der generelle Klimavorteil der Bahnen ist nicht selbstverständlich. Dies kann anhand von zwei Beispielen aus der aktuellen politischen Diskussion belegt werden:

- Rund 90% der Verkehrsleistung der Bahnen in Deutschland wird mit Elektrotraktion erbracht. Ganz entscheidend für die Klimagasemissionen der Bahnen ist daher die Art, wie die elektrische Energie erzeugt wird. Derzeit kommen beispielsweise 30% des Bahnstroms aus der nahezu CO₂-freien Kernenergie. Wenn dieser Anteil in naher Zukunft wegfällt und durch fossile Energieträger ersetzt werden muss, erhöht das die CO₂-Emissionen der Bahnen deutlich.
- Ein Teil des derzeitigen Klimavorteils der Bahnen beruht darauf, dass der Konkurrent Pkw im Mittel relativ ineffizient eingesetzt wird, d.h. mit einer geringen mittleren Auslastung von 1.5 Personen/Fahrzeug und einem hohen Anteil an überdimensionierten schweren Fahrzeugen. Ein heutzutage schon von vielen Herstellern angebotener Pkw mit einem Ausstoß von 120 g CO₂/km liegt mit einer Besetzung von zwei Personen auf dem gleichen CO₂-Niveau wie der mittlere Zug.

3. Die Bahnen müssen ihre Klimabilanz verbessern

Wie alle anderen Verkehrsträger sind die Bahnen deshalb gefordert, ihre Effizienz zu verbessern und die Klimagasemissionen zu vermindern. Hierzu gibt es zahlreiche Möglichkeiten im Bereich der Fahrzeuge, der Betriebsweise, der Organisation und der Energiebereitstellung. Einige Beispiele:

- Im Bereich der Fahrzeuge und des Betriebs liegen die Möglichkeiten in der Anschaffung neuer effizienter Fahrzeuge mit Energierückspeisung, geringerem Fahrzeuggewicht und zahlreichen anderen technischen Maßnahmen, einer energiesparsamen Fahr- und Betriebsweise sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung.
 - Bei der Energiebereitstellung haben die fahrdrahtgebundenen elektrischen Bahnen gegenüber allen anderen Verkehrsträgern den Vorteil, dass sie das große Spektrum an regenerativen Energien nutzen können, die im stationären Bereich wesentlich effizienter einsetzbar sind als direkt in motorisierten Fahrzeugen. Die Bahnen könnten daher eine wichtige Rolle bei der Förderung und Nutzung zusätzlicher regenerativer Energieträger für die Stromerzeugung spielen, ihre Klimabilanz auch bei Wegfall der problematischen Kernenergie deutlich verbessern und ihren Umweltvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern erhalten.
-