Im Herbst fallen die Würfel: Klima-Bahn oder Beton-Bahn

Posted on 3. August 2021 by Hendrik Auhagen

Es wäre ein großer Schritt zum Schutz des Klimas, wenn die Deutsche Bahn ihre Kapazitäten für Güter und Passagiere enorm erhöhen könnte — schnell und ohne viel Geld. Dafür gibt es ein realistisches Konzept. Ein Konzept, das in der Öffentlichkeit weithin noch unbekannt ist, auch weil es intern machtpolitisch auf starken Widerstand stößt. Der Grund: Die Bahn könnte zwar ihre Kapazität im Personen- und Güterverkehr kurzfristig verdoppeln und mittelfristig sogar verdreifachen, jedoch müsste sie auf heute überbelasteten Kernstrecken alle Züge etwas langsamer fahren lassen. Das bedeutet: Sie müsste ihre heilige Kuh schlachten: den Schnelligkeitswahn. Das 200%-Plus-Bahn-Konzept wird von Bahnexperten um den Verkehrsclub Deutschland (VCD) und „Bahn-für-Alle“ herum vertreten und gibt eine faszinierende Antwort.



Screenshot von der Homepage „Bahn für Alle“

Ganz im Gegensatz zu den von DB-Management und Noch-Verkehrsminister Scheuer vorangetriebenen Plänen bietet das *200%-Plus-Bahn-Konzept* eine Lösung an, wie ohne große klimabelastende Tunnelbauten, mit viel

weniger Geld und vor allem schnell die Kapazitäten der Bahn um das Dreifache gesteigert werden können. Die Antwort lautet: Auf den 5000 Kilometern zweispuriger Kernstrecken Züge im 5-Minuten-Takt fahren zu lassen. Was geht, wenn alle Züge, egal ob Güterzüge, Regionalzüge oder ICEs auf den überlasteten Strecken das gleiche Durchschnittstempo fahren – also um die 120km/h. Was auf vollen Autobahnen gilt, nämlich das einheitliches Tempo den Verkehrsfluss erhöht, gilt erst recht auf Bahnstrecken.

Das 200%-Plus-Bahn-Konzept: Takt schlägt Tempo

Für die heute völlig überlastete Strecke Hamburg-Hannover ist das detailliert nachgewiesen. Nach dem Motto „Takt schlägt Tempo“ könnten dann im 5-Minutentakt z.B. pro Stunde jeweils 6 Personenzüge und sechs lange Güterzüge in einer Richtung verkehren. Heute dagegen müssen viele Güterzüge stundenlang auf die Streckenfreigabe warten, verstopfen die Güterbahnhöfe und können ihr Alternativpotential zum Straßenverkehr nicht ausspielen.

Das *200%-Plus- Bahn-Konzept* sieht die Errichtung von 50 bis 100 Güterzentren in Deutschland vor, zwischen denen ständig Güterzüge vor allem mit Schnell-Entlade-und Belade-Containern verkehren. Nur noch für die letzten maximal 50 Kilometer sollen die Güter dann per LKW zu den Endadressen unterwegs sein. Innerhalb von wenigen Jahren könnte so ein Drittel der Gütermengen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Weil es beim Takt-Konzept auch ohne neue teure Schnellstrecken möglich ist, die Kapazitäten stark zu erhöhen.
Und warum wird dieses theoretisch vorhandene Potential nicht genutzt? Wo liegt der Haken bei diesem Patentrezept?

„Sexy“ hat absoluten Vorrang vor Klima!

Das *200%-Plus-Bahnkonzept* hat einen riesigen Nachteil. Es bricht mit einem heiligen Grundsatz der offiziellen Bahnpolitik. Nämlich mit dem absoluten Vorrang der Geschwindigkeit! So bräuchten die ICEs von Hamburg nach Hannover nach diesem Modell zehn Minuten länger, weil sie auf dem heutigen Nadelöhr zwischen Lüneburg und Celle nur noch Tempo 120 fahren dürften. Davor und danach, insbesondere auf der reinen ICE-Strecke Hannover-Fulda könnten die ICEs auch nach diesem Konzept weiter Höchstgeschwindigkeit fahren (vorausgesetzt man ist weiterhin bereit, die physikalische Tatsache zu ignorieren, dass mit steigendem Tempo der Energieverbrauch pro Kilometer exponentiell steigt). Aber von der Durchlässigkeit und der Kapazitätssteigerung des überlasteten Kernnetzes her würden 10 Minuten mehr Fahrtzeit für ICEs reichen, um auf der genannten Strecke sofort große Kapazitätssteigerungen zu ermöglichen.

Aber das wäre absolut unsexy und würde der herrschenden Bahnpriorität widersprechen. Denn für wenige Minuten Temposteigerung wurden und werden gigantische Summen investiert. Das war der Fall bei den Hochgeschwindigkeits-Strecken zwischen Frankfurt-Köln und Halle-Nürnberg, und das ist das Motiv für die im Bau befindliche extrem teure Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Und zwischen Bielefeld und Hannover sollen durch sehr lange Tunnel zehn Minuten Fahrtzeitverkürzung erreicht werden.

Neben den ungeheuren finanziellen Kosten verursachen solche Projekte auch gigantische CO2-Mengen insbesondere wegen des Stahl- und Zementverbrauchs. Pro Kilometer Tunnel ein Hundert-Tausend Tonnen zusätzliche C02-Emissionen! Die sich selbst bei günstigsten Einsparprognosen erst nach mehreren Jahrzehnten amortisieren. Solche Großprojekte sind also eine Art Zusatzkredit, der beim Klima aufgenommen wird – nach dem Motto: Erstmal mehr CO2 und dann irgendwann vielleicht mal Einsparungen. Übrigens die gleiche Logik wie beim E-Auto. Erstmal bei der Herstellung wesentlich mehr CO2 als bei herkömmlichen Autos in die Atmosphäre entlassen und irgendwann vielleicht einmal die Netto-Einsparung.

Fehlorientierung Flugverkehr

Etwas längere Fahrzeiten auf den Fernstrecken würden einen Aufschrei auslösen: Nur wenn die Züge wesentlich schneller fahren, komme es zum Umstieg vom umweltschädlichen Flugzeug auf die Bahn! Dieser sich oft auch ökologisch gebende Aufschrei hat zwei gravierende Schwächen.

Erstens beträgt der Anteil der über 500 Kilometer im Auto oder Zug zurückgelegten Personenkilometer (Person mal gefahrenem Kilometer) nur wenige Prozent des gesamten Personenverkehrs, der von der Straße auf die Schiene zu verlagern ist. Die Hauptmenge liegt dagegen im Bereich von 30 bis 200 Entfernungskilometern. Also gibt die auf Hochgeschwindig-keitszüge ausgerichtete Bahnpolitik den Löwenanteil ihrer Investitionen für einen kleinen Teil der Passagiere aus.

Zweitens besteht die Absurdität dieser Politik des Bundes (der ja die Bahninvestitionen bezahlt) darin, dass sie das Konkurrenzproblem erst selbst schafft: Indem der Bund den Luftverkehr steuerlich subventioniert (keine Kerosinsteuer erhebt, die in großer Höhe besonders klima-schädliche CO2-Emissionen nicht bepreist und unrentable Regionalflughäfen subventioniert). Durch superteure Hochgeschwindigkeitsstrecken versucht der Bund also ein Gegengewicht zu seiner eigenen Subventionierung des Luftverkehrs zu schaffen.



Screenshot von der Website des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)

Auch hier gäbe es eine sehr einfache, unbürokratische Korrekturmaßnahme. Nämlich das einzuführen, was es in vielen Ländern wie z. B. Australien schon einmal gab: Eine Abflugabgabe von beispielsweise 50 Euro pro Abflug. Bei Fernflügen, für die es noch keine Alternative gibt, würde dieser Preis nicht groß ins Gewicht fallen, bei Kurzstreckenflügen aber um so mehr.

Mut machen für konkrete Veränderung statt Kosmetik

Aber auch diese Maßnahme hat kaum eine Realisierungschance: Sie ist zu einfach, praktisch und unkompliziert. Viel besser nimmt sich dagegen für eine Regierung, die sich nichts traut, das Warten auf eine europäische oder noch besser weltweite Kerosinsteuer aus: Das Vorteilhafte einer solchen Lösungsaussicht ist aus Perspektive der meisten EntscheidungsträgerInnen, dass sie sehr kompliziert ist, sehr lange internationale Verhandlungen braucht und wenn überhaupt einmal, dann nur in homöopathischen Dosen eingeführt werden könnte. Also würde sie das wichtigste Realkriterium für Lösungen erfüllen: Klima-Attitüde verbreiten, aber das Weiter-So auf unabsehbare Zeit ermöglichen!

Die bekannten KlimaforscherInnen warnen zurecht vor drohenden Katastrophen und fordern dringend Konsequenzen. Im Mittelpunkt steht die Mahnung, dass nur noch wenig Zeit zum Umsteuern bleibt. Aber ohne Konsequenzen, ohne das Gefühl, dass angemessen gehandelt wird, droht nicht nur der Gewöhnungseffekt. Sondern möglicherweise auch die Schlussfolgerung, dass es sowieso schon zu spät sei. Warum es dann vor

dem Ende nicht „noch einmal richtig krachen lassen“, könnte auch eine Schlussforderung sein. Also ist es wichtig, dass es überzeugende und sichtbare Veränderungen gibt und nicht nur unglaubwürdige Kosmetik.

Das *200%-Plus-Bahnkonzept* könnte so ein Mut machendes Modul sein. Darum lohnt sich der Kampf gegen die Mentalität des „Wasch mir den (Klima-) Pelz, aber mach mich nicht nass“. Stattdessen muss deutlich werden: Für ein großes Verkehrswende-Projekt, das jährlich über 20 Millionen Tonnen CO2 im Verkehrsbereich einsparen hilft, lohnt es sich notfalls auch 10 Prozent Reisezeit länger unterwegs zu sein. Vor allem dann, wenn das Innere der Züge so attraktiv wird, dass die Reisenden nicht mehr gequält das baldige Ende der Fahrt ersehnen. Die Bundestagswahl im September und die künftige Regierung entscheiden auch darüber, ob die Weichen für die Deutsche Bahn in Richtung ökologische Vernunft gestellt werden.

- E-Mail
- teilen
- teilen
- teilen
- teilen

Entdecke mehr von bruchstücke

Melde dich für ein Abonnement an, um die neuesten Beiträge per E-Mail zu erhalten.

Gib deine E-Mail-Adresse ein …

Abonnieren