

# Verdreifachung des Schienenverkehrs bis 2030

## Mit Takt vor Tempo für die Klimabahn

Wir alle merken in diesen Tagen: die Klimakatastrophe bedroht uns. Überall und täglich. Noch können wir etwas tun. CO<sub>2</sub> ist der größte Klimakiller. Der CO<sub>2</sub> - Ausstoß muss gesenkt werden. Überall. Auch im Straßenverkehr. Dort steigt er jedoch noch weiter an. Durch Zunahme der Fahrten in den Jahren 1995 -2019 ist der Kohlendioxidausstoß im LKW-Verkehr um 21% und im PKW-Verkehr um 5,1 % angestiegen.<sup>1</sup>

Um das zu ändern fordern Experten eine Mobilitätswende.

Ein praktischer und schnell machbarer wichtiger Schritt kann sein: Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene um das Dreifache.<sup>2</sup> Dies kann vor allem durch intelligente organisatorische Maßnahmen gelingen. Sie setzen da an, wo die beiden größten Verlagerungspotentiale bestehen.

Erstens: Bei Fahrten zwischen 15 und 250 Km Länge liegen die größten Verlagerungsoptionen im Personenverkehr.<sup>3</sup> Im Gegensatz zum Nah- und S-Bahnverkehr der Ballungsräume und den langen Entfernungen über 250 Km ist der Bahnanteil in diesen mittleren Entfernungen sehr schwach.

Zweitens. Beim Güterfernverkehr werden mehr als Dreiviertel der Verkehrsleistung auf Strecken über 150 km, mehr als die Hälfte sogar auf Strecken über 400 km Länge erbracht. Die Schiene wird mit steigender Entfernung für den Güterverkehr immer attraktiver (nur ein Lokführer statt 50 LKW-Fahrer). Die schnellen Reisezüge wie der ICE drängen die Güterzüge jedoch immer wieder aufs Abstellgleis. Damit Speditionen die Bahn nutzen, müssen die Güterzüge zuverlässiger und ohne lange Wartezeiten ans Ziel kommen. Nur so können die Waren in attraktiven Zeiten befördert werden.

Hier fordern die Unterzeichnenden, Fachwissenschaftler\_innen der Verkehrs- und der Klimaforschung sowie für eine Mobilitätswende Engagierte, eine ökologische Neuausrichtung der Bahnpolitik. Schon in den nächsten Jahren kann das Verkehrsangebot der Bahn mit einer Harmonisierung der Durchschnittsgeschwindigkeiten im mittleren Tempo (ca. 120 km/h) für den Personen- und insbesondere im Güterverkehr schnell um ein Mehrfaches gesteigert werden.

Mit einem mindestens 10-Minuten-Takt gerade auf überlasteten Verbindungen wie Hamburg – Hannover können dann die Personenzüge zuverlässig und energieeffizient verkehren. Das dichtere Taktangebot wird für die meisten Fahrgäste auch bei teilweise langsamer fahrenden Fernzügen zu kürzeren Reisezeiten führen. Die Güterzüge können eingereiht in den Rhythmus der Reisezüge mitfahren. Nur mit diesem Alternativangebot zum PKW- und LKW-Verkehr können im Verkehrssektor die Klimaziele der nächsten Jahre erreicht werden.

Die Bahn wurde immer nur als Ergänzung zum Auto, nie mit dem Ziel ausgebaut, große Anteile des Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Noch liegt die Priorität bei Großprojekten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und bei Prestigebahnhöfen. Solche Projekte sind extrem

---

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#strassenguterkehr>

<sup>2</sup> Das bedeutet eine Steigerung des Anteils des Personenverkehrs auf der Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen von jetzt 8% auf ca. 25% und des Güterverkehrs von jetzt 18% auf dann ca. 55%.

<sup>3</sup> So entfällt auf Entfernungen über 250 Km Länge nur ein Achtel der Verkehrsleistungen.

teuer. Sie haben geringe Netzwirksamkeit und dauern sehr lange. Wegen des massenhaften Einsatzes von Stahlbeton für die vielen Tunnels, Brücken und unterirdischen Bauwerke sind sie selbst große CO<sub>2</sub>-Schleudern. Mit der bisherigen Ausbaustrategie wird die Bahn die mögliche Verkehrsverlagerung und damit die notwendigen Klimaziele nicht erreichen können. Das darf eine verantwortliche Klimapolitik nicht fortsetzen.

Nur eine bahnpolitische Strategie, die konsequent auf schnelle und maximale Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtet ist, kann in den jetzt anstehenden entscheidenden Jahren einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wir fordern, mit der Harmonisierung des Tempos auf der Schiene und einem darauf ausgerichteten Ausbau mit Augenmaß<sup>4</sup> die Leistung im Personen- und insbesondere im Güterverkehr rasch um ein Mehrfaches zu steigern. Konkurrenzfähig zur Straße ist nur ein dichter Takt mit hoher Verfügbarkeit und geringen Wartezeiten. Stundentakte bieten viel zu wenig. Für dichtere Takte braucht man schnelle Kapazitätserweiterungen.

Deswegen fordern die Unterzeichnenden von den Verantwortlichen den Mut zum Paradigmenwechsel:

1. **Schnellstmögliche Reduzierung von Emissionen** im Verkehr durch **maximale Verlagerung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf die Schiene,**
2. Leistungssteigernde **Tempo-Harmonisierung** der Bahn **auf allen überlasteten Strecken als Sofortmaßnahme** – bei Durchschnittsgeschwindigkeiten im mittleren Tempo (ca. 120 km/h),
3. Orientierung aller Investitionen an den größten **Verlagerungs- und Klimaschutzpotentialen,**
4. Beendigung klimaschädlicher **Großprojekte,** keine **Fixierung auf wenige, teure, lange dauernde Prestigeprojekte** der Hochgeschwindigkeit mit vielen Tunnelstrecken und -bahnhöfen.

Nur mit einem attraktiven Nahverkehr, (Inter)Regionalverkehr und Güterverkehr kann massenhaft Straßenverkehr substituiert werden.

Anlagen:

**Fachlicher Hintergrund zum Weckruf „Verdreifachung des Schienenverkehrs bis 2030 Mit Takt vor Tempo für die Klimabahn“**

**Klimabahn als Basis der Verkehrswende - Hintergrundargumente zum Weckruf Bahnpolitik**

#### Erstunterzeichner innen

Prof. Dr. **Karl-Dieter Bodack**, ehem. Bahnmanager, Designer des IR, **Gröbenzell**

**Dr. Axel Friedrich**, ehem. Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm des Umweltbundesamtes, **Berlin**

Prof. Dr. Carmen **Hass-Clau**, Environment & Transport, Autorin „Can Rail save the city“, **Brighton**

**Joachim Holstein**, Ehem. Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice GmbH, **Hamburg**

Prof. Dr. **Christian Holz-Rau**, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, TU Dortmund, **Lünen**

---

<sup>4</sup> Zu einem solchen Ausbau müssen die Beseitigung der vielen Engpässe und Langsamfahrstellen, der Wiedereinbau der erforderlichen Weichen und Überholgleise und die Modernisierung der Stellwerke gehören.

Prof. Dr. **Helmut Holzapfel**, Zentrum für Mobilitätskultur **Kassel**  
**Andreas Kleber**, Hotelier und Promotor des „Kleber Express“, **Schorndorf**  
Prof. Dr. - Ing. **Hermann Knoflacher**, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität **Wien**  
Dr. **Bernhard Knierim**, Sprecher Bündnis Bahn für Alle, Publizist, **Werder** (Havel)  
Dr. **Michael Kopatz**, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik, **Wuppertal**  
Prof. Dr. **Heiner Monheim**, em. Prof. für Raumentwicklung Universität Trier, Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, **Trier**  
Prof. Dr. **Rolf Monheim**, em. Prof. für Stadtgeographie, Universität Bayreuth, **Bayreuth**  
**Roland Morlock**, IT-Berater, Faktencheck-Gutachter S 21, **Stuttgart**  
**Michael Müller**, Bundesvorsitzender der NaturFreunde Deutschlands, von 2005 bis 2009 Staatssekretär beim Bundesminister für Umwelt, **Düsseldorf**  
Prof. Dr.-Ing. **Oscar Reutter**, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, **Wuppertal**  
Prof. Dr.-Ing. **Ulrike Reutter**, Lehrstuhl öffentlicher Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement, Universität **Wuppertal**  
Prof. Dr. **Götz von Rohr**, em. Prof. Angewandte Geographie CAU Kiel, **Buchholz**  
Prof. Dr. **Hartmut Topp**, Topp Plan und IMOVE TU Kaiserslautern, **Kaiserslautern**  
**Dr. Winfried Wolf**, Publizist und Autor zahlreicher Bücher über nationale und internationale Bahnentwicklung, **Potsdam**  
Prof. Dr. **Christoph Zöpel**, Bochum, ehem. Landes- ,Stadtentwicklungs- und Verkehrsminister in NRW von 1980-1992, später Staatsminister im Auswärtigen Amt, **Bochum**