

Güter können mit bereits heute verfügbaren Technologien CO2-frei von Tür zu Tür transportiert werden. Eine neue Studie zeigt, wie das geht.

19.05.2022, 16:47 Uhr

Der Verkehr ist ein großer CO2-Sünder, entfallen auf ihn doch fast 30 Prozent der jährlichen Treibhausgasemissionen in der EU. Die Politik in Berlin und Brüssel setzt deshalb auf eine Verkehrswende, insbesondere auch für den Gütertransport. Die mit Strom angetriebene Bahn soll dabei eine wichtige Rolle spielen. Dabei verursacht der kombinierte Tür-zu-Tür-Verkehr, bei dem der Hauptlauf auf der Schiene und die letzte Meile mit dem Lkw auf der Straße abgewickelt wird, heutzutage schon 60 bis 90 Prozent weniger Emissionen, unterstreicht die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).



Bahn kombiniert mit E-Lkw

Aber da geht offenbar noch mehr. Der Ausstoß könne mit auf dem Markt verfügbaren Technologien problemlos auf Null abgesenkt werden, ergab eine Studie, die von der UIRR finanziert wurde, beteiligt waren auch Volvo Trucks, das luxemburgische Terminal CFL Bettembourg, Innovativ Special Transport und der Umschlagsexperte Kalmar Global. Grundsätzlich hat die Bahn in Sachen Energieeffizienz einen Vorteil gegenüber mit Diesel betriebenen Lkw. Ist dieser aber auf den kurzen Distanzen der letzten Meile batterieelektrisch unterwegs, ergäben die beiden ein perfektes Paar.

Elektrifizierter Rangierbetrieb

„Mit der heutigen Batterietechnologie eignen sich Elektro-Lkw für den kombinierten Verkehr, da die typische Straßenentfernung kurz ist - in der Regel unter 70 Kilometern“,

heißt es in der Untersuchung. Die Umschlagrüstung für intermodale Terminals könne ebenfalls durch auf dem Markt verfügbare elektrische Alternativen ersetzt werden. Noch gebe es zwar keine marktreifen batterieelektrischen Rangierlokomotiven, aber die notwendigen Technologien existierten, und im Hafen Rotterdam werde an der konkreten Umsetzung gearbeitet. „Daher kann die Elektrifizierung des Rangierbetriebs als eine Frage der Zeit gesehen werden.“

Energieeffizienz verbessern

Es sei davon auszugehen, dass die Batteriepreise in Zukunft sinken, ebenso wie Anschaffungskosten für Fahrzeuge und Ausrüstungen aufgrund des Starts in die Serienproduktion. Mit der weitgehenden Elektrifizierung der Hauptstrecken sei der Schienengüterverkehr lokal emissionsfrei, die Bahnen hätten sich zudem verpflichtet, erneuerbare Energien zu einzusetzen. Um das begrenzte Angebot an Ökostrom effizient zu nutzen, würden schienenseitig derzeit weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz realisiert. Dazu gehörten längere 740 Meter-Züge oder auch die digitale automatische Kupplung.

Flächendeckendes Netz nötig

Das Fazit: Werden die Verkehrsträger Schiene und Straße intermodal verbunden, ist eine Verlagerung hin zu einem energieeffizienten Güterverkehr und eine rasche Verringerung der Treibhausgasemissionen möglich. Der kohlenstofffreie kombinierte Verkehr sei "bereits heute sowohl aus technischer als auch aus betrieblicher Sicht machbar". Um sein Potenzial für die Erreichung der Klimaziele der EU voll auszuschöpfen, müsse der Anteil des KV am gesamten Güterverkehr allerdings erhöht werden, auch gelte es, aus den wenigen heute auf dem Markt befindlichen Optionen, ein flächendeckendes Netz vollständig kohlenstofffreier Verkehrsrelationen zu entwickeln.



Regina Weinrich

Redakteurin

