



Presseinformation

Klimastudie: Deutsche Bahn muss sich auf Extremwetter einstellen • DB wappnet sich mit 5-Punkte-Strategie

DB-Chef Dr. Lutz: „Der Klimawandel ist ein nicht zu leugnender Fakt“ • Prof. Schellnhuber: „Die Bahn kann als klimafreundlicher Verkehrsträger gleichzeitig auch selbst eine Antwort auf das Problem sein“

(Berlin, 28. Februar 2018) Die Deutsche Bahn ist von den Auswirkungen des Klimawandels so stark betroffen wie wohl kein anderes großes Unternehmen in Deutschland. Das leitet die Bahn aus der Untersuchung „Klimawandel – Auswirkungen auf die Deutsche Bahn AG“ des renommierten Potsdam-Institutes für Klimafolgenforschung (PIK) ab. Im Kern kommt die Studie zu dem Schluss, dass sich manche extreme Wetterlagen bereits jetzt häufiger einstellen und in den kommenden Jahren wohl weiter zunehmen werden. „Die Analyse zeigt: Der Klimawandel ist ein nicht zu leugnender Fakt. Deshalb muss die Reduktion des CO₂-Ausstoßes zentrales Anliegen von uns allen sein. Diese Untersuchung zeigt, dass wir uns auf mehr Unwetter, auf Starkregen sowie Hitzewellen und Hochwasser einstellen müssen. Die DB steuert mit einer 5-Punkte-Strategie dagegen“, sagte der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz heute in Berlin.

Dass die Deutsche Bahn in besonderer Weise betroffen ist, machte Prof. Hans Joachim Schellnhuber, Direktor des PIK, deutlich: „Die Bahn ist fast überall in Deutschland aktiv – das ist ihre große Stärke, aber dadurch ist sie auch besonders anfällig für die Folgen des Klimawandels. Egal wo lokale Wetterextreme zuschlagen, sie treffen fast immer auch die Bahn. Der Ausstoß von Treibhausgasen aus dem Verfeuern von Kohle und Öl kann auch solche Extreme befeuern und Risiken für die Bahn erhöhen. Dabei kann die Bahn als klimafreundlicher Verkehrsträger gleichzeitig auch selbst eine Antwort auf das Problem sein.“

Die Analyse des PIK kommt zu folgenden Kernaussagen:

Die Zahl der Witterungsextreme nimmt zu. Tage, die früher als extrem und selten galten, treten bereits häufiger auf - und könnten ab der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts zur neuen Normalität gehören.

Stürme verschieben sich teils in die grünere Jahreszeit. Jüngere Beobachtungen deuten darauf hin, dass die Häufigkeit von Stürmen sich vom Winter (Nov-Feb) in die übrigen Monate verschiebt - also hin zu Zeiten, in denen die Bäume belaubter sind und eine größere Angriffsfläche bieten. Zusammen mit Starkregen etwa können auch gesunde Bäume auf durchweichten Böden von Stürmen zu Fall gebracht werden. Gleichzeitig zeigen die Daten insgesamt eine Abnahme der absoluten Zahl der Tage mit Stürmen. Hier besteht noch weiterer Forschungsbedarf, auch etwa dazu, ob in Deutschland die stärksten Stürme häufiger werden.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Jonas Viering
Leiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit
Potsdam-Institut für
Klimafolgenforschung
Tel. + 49(0)331 288 2507
presse@pik-potsdam.de
www.pik-potsdam.de

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation Wirtschaft,
Recht und Regulierung
Tel. +49 (0)30 297-61140
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Presseinformation

Mehr Starkregen in Teilen Deutschlands. Messdaten zeigen insbesondere im Südosten Deutschlands bereits eine Zunahme von Starkregen. Auch in den Mittelgebirgen treten diese absehbar wohl häufiger auf. Dadurch kann es häufiger zu Hochwassern kommen sowie etwa zum Unterspülen von Bahndämmen.

Hitze nimmt zu, Kälte und Schnee werden weniger. Seit Beginn der Wetteraufzeichnung 1880 ist die Jahresmitteltemperatur in Deutschland bereits um 1,4 Grad Celsius gestiegen. Die Zahl der Hitzetage hat sich seit 1961 im Schnitt nahezu verdoppelt. Hingegen werden weiße Winter wohl seltener, Tage mit Schneehöhen ab 15 cm nehmen voraussichtlich ab. Das bringt keine Entwarnung für die Eisenbahn mit sich, da gerade mit besonders starken Kälteeinbrüchen nach wie vor und möglicherweise sogar verstärkt zu rechnen ist. Insgesamt werden die Winter aller Voraussicht nach im Mittel wärmer; dies kann sich wiederum positiv auf die Fahrzeugverfügbarkeit, die Infrastruktur und den Bausektor auswirken.

DB verstärkt Strategie zur Anpassung für einen sicheren Bahnbetrieb

DB-Chef Dr. Lutz: „Mit unserer 5-Punkte-Strategie haben wir kurz- und langfristige Maßnahmen aufgesetzt. Mehr Grünschnitt entlang den Trassen, widerstandsfähige Leit- und Sicherungstechnik, hitzeresistente Fahrzeugtechnik, baulicher Schutz in Risikobereichen und vor allem die weitere starke Reduktion des CO₂-Ausstoßes stehen hierbei im Zentrum.“

Das seit 2007 praktizierte, bewährte Vegetationsmanagement wird jetzt deutlich ausgeweitet. In den kommenden fünf Jahren investiert die DB rund 625 Millionen Euro hierin. Allein in diesem Bereich stellt die Bahn 150 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Praktisch werden die Wälder ab sofort über die bisher eingehaltene 6-Meter-Rückschnittszone beidseitig der Gleise durchforstet.

Auf den Schutz der Leit- und Sicherungstechnik gegen extreme Hitze zielt die regelmäßige Überprüfung der Klimaanlageanlagen in über 4.000 Stellwerken, Unterstellwerken und Stelleinheiten sowie weiteren Kühleinrichtungen. Hitzebedingte Störungen gingen so seit 2015 um 20 Prozent zurück. Bei den Fahrzeugen setzt der neue ICE4 Maßstäbe: Komplettausfälle der Klimaanlageanlagen sind ausgeschlossen, weil es in jedem Wagen zwei unabhängige Kühlsysteme gibt. Bei allen ICE werden die Klimaanlageanlagen seit 2016 im Rahmen von Reset regelmäßig einer Generalüberholung unterzogen; Ausfälle sind so deutlich zurückgegangen.

Damit die über 5.500 Gesteinsböschungen und Hangabschnitte mit einer Gesamtlänge von über 1.400 Kilometern nach starker Durchfeuchtung in Gleisnähe kein Risiko darstellen, sichern über 1.000 Bauwerke wie Schutznetze, Fangewände und -zäune gegen Hangbewegungen. Im Mittelrheintal prüft die DB dazu aktuell den Einsatz von „Fiber Optic Sensing“.

Jonas Viering
Leiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit
Potsdam-Institut für
Klimafolgenforschung
Tel. + 49(0)331 288 2507
presse@pik-potsdam.de
www.pik-potsdam.de

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation Wirtschaft,
Recht und Regulierung
Tel. +49 (0)30 297-61140
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Presseinformation

Das System nutzt zur Überwachung und Hinderniserkennung Glasfaserkabel für eine schnelle Datenübertragung. Eis und Schnee: Bereits 49.000 der insgesamt 70.000 Weichen haben Heizungen, damit bewegliche Teile nicht einfrieren. 10.800 Weichen an besonders betriebswichtigen Stellen tragen eine spezielle Verschlussabdeckung.

Langfristig hilft nur die Verringerung der Emissionen

„Wenn wir Mutter Erde für die nachfolgenden Generationen lebenswert erhalten wollen, dann hilft nur die konsequente Verringerung der Treibhausgas-Emissionen“, so Dr. Richard Lutz. „Wir verfolgen das strategische Konzernziel, bis zum Jahr 2050 CO₂-frei zu sein. Und wir machen dabei unsere Kunden zu aktiven Klimaschützern: Seit dem 1. Januar 2018 gilt das schon für alle unsere 140 Millionen Reisenden im DB Fernverkehr, denn sie sind komplett mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs.“

Mit den grünen Fernverkehrszügen nimmt die DB Kurs auf ihr mittelfristiges Klimaziel 2030. Bis dahin soll der spezifische Ausstoß der Treibhausgase um mehr als 50 Prozent gegenüber 2006 zurückgehen und der Anteil des Ökostroms auf 70 Prozent steigen.

Für den Bahnverkehr in Deutschland bedeutet das 50-Prozent-Ziel eine absolute Reduktion von mehr als zwei Millionen Tonnen CO₂. DB Schenker hat sich als erster internationaler Logistiker dazu verpflichtet, in der nächsten Dekade CO₂-frei zu wachsen. Gegenüber dem Jahr 2006 soll der spezifische Ausstoß der Treibhausgase mindestens um 40 Prozent sinken.

Hinweis für Redaktionen:

Weitere Unterlagen zum Thema, darunter eine Zusammenfassung der Analyse des PIK, Grafiken und Fotos stehen unter www.deutschebahn.com/presse zur Verfügung.