

PRESSEMITTEILUNG Nr 21/2023

Dringender Aufruf für mehr Investitionen in den Schienenverkehr zur Bekämpfung des Klimawandels

(Paris, 21. November 2023) In einem neuen Untersuchungsbericht über den Anteil der Schiene am Binnenverkehr, der von der Statistikabteilung der UIC erarbeitet wurde, zeigt die Analyse der OECD-Daten zum Schienen- und Straßenverkehr von 2007 bis 2021, dass dringend mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur und den Eisenbahnverkehr erforderlich sind, um das Wachstum des Modalanteils der Schiene am Binnenverkehr zu fördern. Trotz der allgemeinen Ausweitung des globalen Schienenverkehrsmarktes geht der Modalanteil der Schiene am Güter- und Personenverkehr sowie an den Infrastrukturinvestitionen in zahlreichen Ländern zugunsten des Straßenverkehrs stetig zurück.

Die Emissionen des Verkehrssektors sind seit 1990 um durchschnittlich 1,7 % pro Jahr gestiegen und müssen nach Angaben der Internationalen Energieagentur bis 2030 jährlich um mehr als 3 % sinken, um das Ziel von Netto-Null-Emissionen (NZE) bis 2050 zu erreichen. Die Schiene ist der einzige Verkehrsträger, der seine Emissionen reduziert hat und von allen Verkehrsträgern die geringste Treibhausgas- und Energieintensität aufweist. Die Bahn befördert 8 % des weltweiten Personenverkehrs und 7 % des globalen Güterverkehrs bei einem Anteil von nur 2 % am Energiebedarf des Verkehrswesens insgesamt. Die Erforschung des Potenzials des Bahnsektors wird der Schlüssel sein, um den Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft zu unterstützen, ohne Konnektivität und Existenzgrundlagen zu opfern.

Der Untersuchungsbericht liefert Erkenntnisse in drei Bereichen:

Güterverkehr: In der EU-27 lag der Anteil der Schiene am Binnengüterverkehr in den letzten 15 Jahren im Durchschnitt bei etwa 19 %, ist aber seit 2016 leicht rückläufig. In Russland, Belarus, der Ukraine und Georgien entfallen mehr als 60 % der inländischen Tonnenkilometer auf den Schienengüterverkehr, allerdings mit unterschiedlichen Tendenzen. In Nordamerika schwankt der Modalanteil der Schiene am Güterverkehr, ist aber seit 2016 rückläufig. In China und Indien ist der Modalanteil des Schienengüterverkehrs deutlich zurückgegangen, während er in Australien gestiegen ist.

Personenverkehr: In der EU-27 liegt der Anteil der Schiene am Binnenpersonenverkehr bei rund 8 %, wobei in den letzten Jahren aufgrund der Auswirkungen von COVID-19 ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen ist. In Nordamerika beträgt der Anteil der Schiene am inländischen

Personenverkehr weniger als 1 %. In Indien ist der Anteil des Schienenpersonenverkehrs deutlich zurückgegangen, und in Japan, Südkorea und Australien war er bis 2019 relativ stabil. Weltweit liegt der Anteil der Schiene am Binnenpersonenverkehr bei etwa 8 %, mit leicht negativer Tendenz, die sich in den Jahren 2020 und 2021 noch verstärkt hat. Obwohl die Daten für die Zeit nach 2021 noch nicht veröffentlicht wurden, zeigen die Daten zum Schienenpersonenverkehr, dass der Sektor begonnen hat, sich auf das Vor-Pandemie-Niveau zu erholen, aber in den meisten Teilen der Welt noch weit von einem tatsächlichen Wachstum entfernt ist.

Investitionen in die Binnenverkehrsinfrastruktur: Weltweit stiegen die Investitionen in die Schieneninfrastruktur bis 2010, gefolgt von einem langsamen Wachstum bis 2015 und einer anschließenden Stagnation. Investitionen in die Straßeninfrastruktur stiegen dagegen ab 2015 deutlich an. Der Modalanteil des Schienenverkehrs an den Infrastrukturinvestitionen stieg leicht von 26 % im Jahr 2007 auf 31 % im Jahr 2010, gefolgt von einem langsamen Rückgang auf 19 % im Jahr 2021. Zu den regionalen Unterschieden gehört ein Anstieg in Australien und Japan, während in China und in geringerem Maße auch in Indien ein Rückgang zu verzeichnen ist. In der EU-27 hat der Anteil der Schiene an den Investitionen in die Binnenverkehrsinfrastruktur in den letzten 15 Jahren deutlich zugenommen und erreichte 2021 46 %.

Diese Erkenntnisse unterstreichen den dringenden Bedarf an höheren Investitionen in den Schienenverkehr, um den Klimawandel zu bekämpfen und nachhaltige Verkehrslösungen zu fördern. Dies steht im Einklang mit den jüngsten Empfehlungen des Syntheseberichts der Weltweiten Bestandsaufnahme (Global Stocktake), einem zentralen Prozess des Pariser Abkommens, in dem *„Verkehrsverlagerungen auf den Fußverkehr und öffentliche Verkehrsmittel als entscheidend für ein Umdenken in der Mobilität“* hervorgehoben werden.

Die datengestützte Analyse ruft Regierungen und politische Entscheidungsträger dazu auf, Investitionen in den Schienenverkehr zu priorisieren, insbesondere wenn sie ihre Nationalen Klimaschutzbeiträge (NDCs) im Rahmen des Pariser Abkommens aktualisieren. NDCs können als wirksame politische Instrumente zur Steigerung des Modalanteils des Schienenverkehrs dienen. Politische Maßnahmen müssen mit Finanzierungen kombiniert werden, um die Umsetzung durch innovative Finanzierungsmechanismen zu gewährleisten, einschließlich der durch Artikel 6.4 des Pariser Abkommens geschaffenen Kohlenstoffmärkte und der Nutzung der Fonds für Schäden und Verluste (Loss and Damage Fund).

Im Rahmen der Vorbereitung der Länder auf die COP28 in Dubai wird die UIC zwei Wissensprodukte auf den Weg bringen:

- **Schieneanalyse und Empfehlungen für bessere Nationale Klimaschutzbeiträge (NDCs):** *Die Nationalen Klimaschutzbeiträge sind ein wesentlicher Bestandteil des Pariser Abkommens. Jedes Land, das sich am Pariser Abkommen beteiligt, ist aufgefordert, einen Nationalen Klimaschutzbeitrag vorzulegen, der die Verpflichtungen und Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen sowie Strategien zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels darlegt. Die Einbeziehung des Schienenverkehrs in NDCs kann in vielerlei Hinsicht dazu beitragen, die Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu beschleunigen. Die UIC hat 193 NDCs analysiert, um festzustellen, inwieweit der Schienenverkehr darin erwähnt wird, und spricht Empfehlungen aus, die dazu beitragen, umfassendere Nationale Klimaschutzbeiträge für die kommende NDC-Runde 2025 auszuarbeiten.*

- **Klimafinanzierung für den Schienenverkehr in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommensniveau (LMICs):** *Darüber hinaus hat die UIC gemeinsam mit der Weltbank, Alstom, der University of Birmingham und Roland Berger eine Studie zur Klimafinanzierung durchgeführt, um die Investitionslücke bei Bahnprojekten in Ländern mit niedrigem Einkommensniveau (LICs) und Ländern mit niedrigem bis mittlerem Einkommensniveau (LMICs) zu schließen. Als einer der Hauptverursacher globaler Emissionen muss der Verkehrssektor dekarbonisiert werden, und Eisenbahnen können diesen Übergang unterstützen. In LMICs steigen die Investitionen in den Schienenverkehr sehr viel langsamer. Die Studie verdeutlicht die klimapolitischen Vorteile höherer Investitionen in den Schienenverkehr und spricht Empfehlungen aus, wie die Investitionslücke geschlossen und die sozioökonomische Entwicklung vom Emissionswachstum im Verkehrssektor abgekoppelt werden könnten.*

Die UIC arbeitet mit Partnern wie der UITP, Walk21, SLOCAT, der Weltbank, Alstom, der University of Birmingham und Roland Berger zusammen, um diese Botschaften auf der COP28 zu vermitteln und sich im Rahmen der „Mehr Züge“-Kampagne für weitere Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs als Klimaschutzlösung einzusetzen. Cecile Texier, VP Sustainability & CSR bei Alstom, betont: „Die in der UIC-Analyse aufgezeigten Trends sind nicht ermutigend. Die Umsetzung der Shift-Agenda durch die Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf emissionsärmere Verkehrsträger wie die Schiene, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, muss eine wesentliche Rolle bei der Umstellung des Verkehrssektors auf dem Pfad zum Netto-Null-Ziel spielen. Es ist unbedingt erforderlich, dass Regierungen, politische Entscheidungsträger, Finanzgeber und die Bahnindustrie zusammenarbeiten, um die Voraussetzungen schaffen, die Investitionen in den Bahnsektor in allen Teilen der Welt zu erhöhen“.

UIC-Generaldirektor Francois Davenne, der die UIC-Delegation auf der COP28 leiten wird, fügt hinzu: „Es ist äußerst besorgniserregend, den alarmierenden Rückgang des Modalanteils der Schiene und der Investitionstrends zu beobachten. Regierungen, internationale Finanzinstitutionen und Unternehmen müssen unverzüglich Maßnahmen ergreifen, um die Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren und die zentrale Rolle der Schiene als Klimalösung zu nutzen - das ist die Botschaft, die die UIC auf der COP28 im Namen der gesamten Bahngemeinschaft nachdrücklich vertreten wird“.

The modal share of rail in inland transport and infrastructure investment:

https://uic.org/com/IMG/pdf/the_modal_share_of_rail_in_inland_transport_and_infrastructure_investment.pdf

KONTAKT

Für weitere Informationen: Joo Hyun Ha – ha@uic.org

Kommunikationsabteilung der UIC, com@uic.org