

Deutsche Bahn will weiter Strom sparen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin.ch : Fachzeitschrift und Verbandsinformationen von Electrosuisse, VSE = revue spécialisée et informations des associations Electrosuisse, AES**

Band (Jahr): **96 (2005)**

Heft 10

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-857811>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Deutsche Bahn will weiter Strom sparen

Kein Unternehmen in Deutschland braucht mehr Strom als die Deutsche Bahn. Ob Zug, Stellwerk oder Bahnhof: ohne Elektrizität stünde bei Europas grösstem Schienenverkehrsunternehmen fast alles still. Gerade deshalb geht das Unternehmen mit Strom äusserst sorgfältig um, denn jede Kilowattstunde kostet Geld und belastet die Umwelt. Bereits 2002 erreichte die Bahn ein selbst gestecktes Ziel: Der CO₂-Ausstoss wurde um 25% reduziert, und das drei Jahre früher als zunächst geplant. Doch die Bemühungen, Strom zu sparen, ohne an Energie zu verlieren, gehen weiter.



6000 Kilowattstunden von Hamburg nach Köln (Bild Deutsche Bahn).

Höchste Stromrechnung in Deutschland

Die Bahn hat die höchste Stromrechnung in ganz Deutschland: ein riesiger Kostenfaktor. Mehr als 700 Millionen Euro zahlt das Unternehmen allein für den Antrieb ihrer Personenzüge. Hinzu kommt die Stromversorgung der Bahnhöfe, Werke, Verwaltungsgebäude und vieles mehr. Kostentendenz: steigend, denn Kohle, Gas und Öl werden immer teurer. Von 2002 bis 2015 – so Schätzungen – steigen die Energiepreise um 50%.

Zum Vergleich: Durchschnittlich 3500 Kilowattstunden Strom im Jahr verbraucht ein Vier-Personen-Haushalt. Bei einer einzigen Fahrt im ICE zwischen

Hamburg und Köln dagegen fliessen schon stolze 6000 Kilowattstunden.

Zwar ist damit schon heute die Pro-Kopf-Belastung mit CO₂ im Vergleich zum Strassen- und Luftverkehr deutlich geringer, aber dennoch: Die Bahn will weiter Strom sparen. Ihrer Bilanz und der Umwelt zuliebe.

Beispiel Personenverkehr

Das Ziel in diesem Unternehmensbereich: kurzfristig 10% Energie einzusparen. Der Schlüssel: Stromverbrauch nur dort, wo er unbedingt notwendig ist. Um dies zu erreichen, hat die Bahn sämtliche Lokführer des Personenverkehrs bisher

in der Kunst des Energie sparenden Fahrens ausgebildet. Ein Rückgang des Stromverbrauchs von 4% gegenüber 2002 wurde bereits erreicht – und die 10%-Marke ist näher gerückt.

Im Projekt EnergieSparen wurden alle 14 000 Lokführer im Personenverkehr auf Energie sparendes Fahren trainiert. Alle Fahrzeuge sind mit Stromzählern ausgerüstet, das heisst, man kann fahrtgenau ablesen, wie hoch die Verbräuche sind. Erste Einsparungen – in Kosten umgerechnet – entsprechen rund 200 Arbeitsplätzen, die man damit bezahlen könnte.

Die Lokführer können Strom sparen, indem sie entweder abschalten und rollen lassen über viele, viele Kilometer, sie können Strom sparen, wenn sie die Höchstgeschwindigkeit reduzieren oder sie können entsprechend in Tal und Bergen einfach die Gefälle nutzen, um auch hier entsprechend den Stromverbrauch zu verringern. Konkretes Beispiel: Vor Hannover kann man maximal 60 Kilometer rollen lassen, ohne Strom zu verbrauchen und hat damit absolut genau die Pünktlichkeit gehalten, für die Fahrgäste, aber das Ganze mit minimalem Energieaufwand.

Beim Energiesparen hilft auch die Physik: Die geringe Rollreibung zwischen einer neuen Schiene und dem Rad bewirkt, dass ein Zug nur wenig Energie benötigt, um seine Geschwindigkeit zu halten. Investitionen in die Modernisierung des Streckennetzes helfen also beim Strom sparen.

Beispiel Fahrplan

Auch Verbesserungen im betrieblichen Ablauf sparen viel Energie. Jeder Autofahrer weiss: Stop and Go im Strassenverkehr frisst Benzin und erhöht den Verschleiss. Das ist auf der Schiene nicht anders. Konsequenz: je gleichmässiger und störungsfreier der Zugverkehr fliesst, desto geringer sind Energieverbrauch und Verschleiss. Deshalb nutzen die Triebfahrzeugführer bestehende Fahrzeitzreserven im Fahrplan aus.

Um weitere Möglichkeiten des Stromsparens auszuloten und umzusetzen, hat die Bahn das «Klimaschutzprogramm 2020» entwickelt.

Kontakt
Deutsche Bahn AG
AV-Medien
Potsdamer Platz 2
D-10785 Berlin