



## Umweltfreundlicher: Bahn oder LKW?

*Wir hielten es für Allgemeinwissen: Güterverkehr auf der Schiene ist sicherer und umweltfreundlicher als auf der Straße. Dies ist auch der wichtigste Grund warum immer wieder eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefordert wird.*

*Nun hat der VDA<sup>1</sup> eine Studie in Auftrag gegeben, die im Sommerloch Schlagzeilen gemacht hat: „Nicht immer gewinnt die Schiene“ heißt es da oder „Der Bahntransport von Gütern ist nicht per se klimafreundlicher als der Einsatz von Lastkraftwagen.“*

*Was ist daran, müssen wir umlernen, haben wir uns bisher geirrt? Der Verband der Kombigesellschaften UIRR hat sich die Studie einmal angesehen.*

„Unser Ziel ist jetzt eine Versachlichung der Diskussion“ wird Eckehart Rotter vom VDA in der DVZ<sup>2</sup> zitiert. „Es besteht ein steigender Bedarf an quantitativen Informationen zu CO<sub>2</sub>/THG<sup>3</sup> Emissionen“...„Heutige Quellen sind in der Regel von den Bahngesellschaften bzw. Umweltbehörden geprägt“. Demgegenüber behaupten der Verband der Deutschen Automobilindustrie und seine beauftragten Consultants „PE International“ nun sachlich zu informieren und lassen sich das auch noch durch ein Gutachten der DEKRA bescheinigen.

Was sind nun die zentralen Aussagen der Studie „Energiebedarfs- und Emissionsvergleich von LKW, Bahn und Schiff im Güterfernverkehr“? Erklärtes „Ziel der Studie ist die Überprüfung der Hypothese: „Die Bahn ist im Güterfernverkehr grundsätzlich die ökologisch bessere Lösung als der LKW.“ Schon dieser Ausgangspunkt ist an den Haaren herbeigezogen. Der UIRR ist keine Studie bekannt wo als „Pauschalaussage“ behauptet wird, immer und unter allen Umständen wäre die Bahn besser als der LKW. Es ist jedermann klar, dass eine Lokomotive, die nur einige Wagons zieht, nicht energiesparsamer und umweltfreundlicher als der LKW sein kann. Aber es ist auch allgemein bekannt, dass die Bahnen schon aus wirtschaftlichen Gründen seit Jahren Gleisanschlüsse nicht mehr bedienen, wo nur wenige Wagons befördert werden müssen.

Getreu der Methode „einen Pappkameraden aufstellen und dann abschießen“ wählt man in der Studie drei Einzelfälle ohne Rücksicht auf deren Repräsentativität aus: einen Zug mit nur 6 Wagons, einen Zug mit 15 Wagons und als Maximalfall einen Zug mit 20 Wagons. Dazu wählt man bei den Verbrauchswerten für LKWs noch die besonders niedrigen Herstellerangaben aus Testzyklen von 30 Litern pro 100 km und schon kommt man zu den als ausgewogen erscheinenden Schlussfolgerungen:

- Die Bahn ist tendenziell besser bei Transport von schweren Schüttgütern und Containertransport mit mehr als 20 bzw. 25 Wagen
- LKW und Bahn liegen etwa gleichauf wenn Züge eingesetzt werden in Größenordnung des durchschnittlichen Zuggewichts im nationalen Kombiverkehr und
- der LKW ist tendenziell besser wenn bei schweren Gütern kurze Züge mit weniger als 10 Wagons benötigt werden oder bei einer Länge bis 15 Wagons im Kombinierten Verkehr.

<sup>1</sup> Verband der deutschen Automobilindustrie

<sup>2</sup> Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 83, 13.07.2010

<sup>3</sup> Treibhausgase



Wie man auf die Behauptung kommt, ein „Durchschnittszug des Verbandes Kombiverkehr enthielte 16 Wagons“ lässt sich nicht nachvollziehen.<sup>4</sup>

Tatsache ist: die Realität bei der deutschen UIRR-Gesellschaft Kombiverkehr, sieht völlig anders aus: Kombiverkehrs kürzester Zug hat schon die im maximalen Fall der Studie angenommene Kapazität von 20 Wagonstellplätzen, die längsten Züge haben 39 und der Durchschnitt liegt bei 28 bis 30 Wagonstellplätzen<sup>5</sup>. Die maximale Zuglänge beträgt 700m, die durchschnittliche liegt bei 500m. Da Kombiverkehr wie die meisten anderen UIRR-Gesellschaften in Europa Ganzzüge bei den Bahnen einkauft, müssen sie eine hohe Auslastung von durchschnittlich 70-80% erreichen, um keine Verluste einzufahren.

Zusammenfassend gilt also für die UIRR-Gesellschaften, die die Hälfte des Kombinierten Verkehrs in Europa repräsentieren: die durchschnittlichen Zugkapazitäten und Auslastungen liegen bei weitem über der besten in der Studie erwähnten Fallkategorie. Züge mit nur 15 Wagons kann sich keiner leisten. Selbst im Einzelwagenverkehr der Bahnen wird man lange suchen müssen, um mal Ausnahmen von Zügen mit 6 Wagons zu finden.

Es bleibt dabei: Verkehrsverlagerungen von der Straße auf den Kombinierten Verkehr gehören zu den effektivsten Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen im Güterfernverkehr. Eine Studie der UIRR mit realen Werten von Zuglängen und Zugauslastungen ergab vor einigen Jahren durchschnittliche Energieeinsparungen von 29%. Aufgrund der Tatsache, dass nur ein Teil des Stroms für den elektrifizierten Bahnverkehr aus fossilen Energiequellen gewonnen wird, ergaben sich bei den Treibhausgasemissionen 60% Einsparungen für jeden vom LKW auf die Schiene verlagerten Tonnenkilometer<sup>6</sup>. Durch vermehrte Verwendung regenerativer Energien hat der elektrifizierte Schienenverkehr diese Werte inzwischen verbessert und mittelfristig das Potential, „Nullemissionen“ zu erreichen.

Niemand bestreitet, dass der LKW aus wirtschaftlicher wie umweltpolitischer Sicht seinen berechtigten Platz im Nahverkehr, auf mittleren Entfernungen sowie bei allen Verkehren in der Fläche, die sich nicht ohne Weiteres zu ganzzugfähigen Mengen bündeln lassen, hat. Wo im Einzelfall die Grenze liegt, ab der der LKW alleine oder der Kombinierte Verkehr in Kooperation LKW-Bahn oder die Bahn alleine besser sind, das sollte der Wettbewerb entscheiden, sofern es gelingt faire Rahmenbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herzustellen. Dazu gehört die Internalisierung der externen Kosten (vor allem für Treibhaus- und giftige Abgase, Lärm und Unfälle) nach dem „der Verursacher bezahlt“-Prinzip ebenso, wie ein interoperabler und freier europäischer Schienenmarkt. Je eher wir beides erreichen, desto mehr werden wir zu einem nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrssystem kommen, in dem jeder Verkehrsträger den ihm gebührenden Platz einnimmt.

---

<sup>4</sup> Offen bleibt ob der Verband UIRR oder das deutsche Mitglied Kombiverkehr gemeint ist.

<sup>5</sup> „Wagonstellplätze“, da auch Gelenk-Doppelwagons mit der Kapazität zweier normaler KV-Wagons eingesetzt werden.

<sup>6</sup> Diese Werte gelten für den kombinierten Verkehr mit Wechselbehältern, Sattelaufliegern und Containern. Siehe Studie „CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Kombinierten Verkehr“, 2003, veröffentlicht unter <http://www.uirr.com>. Konventionelle und Massengutverkehre auf der Bahn, wo weniger „Totlasten“ transportiert werden, weisen im Durchschnitt noch weit bessere Werte auf.