

Erster Umweltvergleich Schienenverkehr – Das Bewertungssystem

Das Bewertungssystem für den „Umweltvergleich Schienenverkehr“ dient einer strukturierten Erfassung der Wettbewerbsbeiträge sowie zur Unterstützung der Jury-Entscheidung bei der Preisvergabe. Es wurde von der SCI Verkehr GmbH Köln in Kooperation mit dem ifeu-Institut Heidelberg als unabhängige Fachgutachter im Auftrag der Allianz pro Schiene im Sommer und Herbst 2003 entwickelt. Darauf aufbauend wurden die Fragebögen für den Umweltvergleich Schienenverkehr konzipiert.

Das Bewertungssystem orientiert sich einerseits an einer möglichst umfassenden Erhebung potenzieller Umwelteinflüsse durch den Schienenverkehr und der politisch initiierten Schwerpunktsetzung dieses Wettbewerbs sowie andererseits an den real im Eisenbahnbetrieb messbaren und durchführbaren Maßnahmen zum umweltgerechten Management der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Wirkungskategorien und Handlungsfelder

Im Hinblick auf das umweltrelevante unternehmerische Handeln der Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden folgende drei Wirkungskategorien betrachtet:

- Lärm
- Energieverbrauch
- Schadstoffe

Innerhalb dieser Wirkungskategorien kommt bei diesem Umweltvergleich dem Lärm die zentrale Bedeutung zu. Energieverbrauch und Schadstoffemissionen wurden gleich bewertet aber etwas geringer als lärmindernde Maßnahmen. Ferner wurde die Kategorie „Sonstiges/Allgemeine Umweltstandards“ eingeführt, um beispielsweise Zertifizierungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit zu bewerten.

Darüber hinaus wurden für das unternehmerische Handeln der Eisenbahnverkehrsunternehmen folgende vier Handlungsfelder definiert, die jeweils einen Spielraum für ökologisch nachhaltiges Handeln bieten:

- Neubeschaffung von Fahrzeugen
- Nachrüstung von Fahrzeugen (Bestandsoptimierung)
- Betriebseinsatz der Fahrzeuge
- Innovationen in der Fahrzeugtechnik

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wurden die letzten drei Lieferverträge vor dem Einsendeschluss der Wettbewerbsunterlagen betrachtet. Da zum Teil lange Lieferzeiten üblich sind, waren nicht nur die Auslieferung, sondern auch Bestelldatum bzw. Vertragsabschluss für den Wettbewerb relevant.

Die Nachrüstung von Fahrzeugen umfasst die Optimierung vorhandener Fahrzeuge mit besonderen, für die Vermeidung von Emissionen oder zur Senkung des Energieverbrauchs relevanten Ausrüstungsmerkmalen. Auch die Remotorisierung von Diesellokomotiven gehört in dieses Handlungsfeld.

Der Betriebseinsatz umfasst insbesondere die Wartung der Fahrzeuge, ihre Einsatzplanung und Bereitstellung sowie die Schulung des Betriebspersonals.

Im Handlungsfeld Innovationen wurden Pilotanwendungen berücksichtigt. Das heißt, der praktische Einsatz noch nicht marktüblicher Technologien und Prozesse im täglichen Betrieb, die über den Stand der Technik hinausgehen.

Bewertungsmatrix

Aus dieser Grundkonzeption heraus ist die nachstehende Auswertungsmatrix bei der Bewertung der Wettbewerbsbeiträge zu Grunde gelegt worden.

	Neubeschaffung	Nachrüstung	Betriebseinsatz	Innovation
Lärm				
Energieverbrauch				
Schadstoffe				
Sonstiges / Allg. Umweltstandards				

Bewertungsvorgang

In einem mehrstufigen Auswahlprozess wurden die eingegangenen Wettbewerbsbeiträge von den unabhängigen Fachberatern SCI und ifeu gesichtet und für die Jury aufbereitet. Dabei standen jeweils die herausragenden fahrzeugseitigen Maßnahmen bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fokus der Bewertung.

Die Bewertungsvorschläge wurden dem Beirat vorgestellt und dienten als Basis der einhelligen Jury-Entscheidung.

Funktionalität des Bewertungssystems

Erwartungsgemäß konnten nur wenige der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Emissionen ihrer Fahrzeuge durch Messwerte dokumentieren. Es hat sich daher als richtig erwiesen, das Bewertungssystem so aufzubauen, dass bestimmte Ausrüstungsteile und Vorgaben im Beschaffungs- bzw. Modernisierungsprozess berücksichtigt werden. Das Vorhandensein von Messwerten und die Qualität ihrer Dokumentation wurden bei der Bewertung der Teilnahmebeiträge exponiert berücksichtigt. Der Aufbau des Bewertungssystems ermöglichte es, verzerrende Einflüsse, etwa aufgrund der besonderen Rolle der DB AG oder der unterschiedlichen Geschichte und Altersstruktur der Fahrzeugflotten, auszuschließen.