

## Erster Umweltvergleich Schienenverkehr - Hintergrund

„Nach wie vor ist die Bahn der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Aber auch hier gibt es noch Potenzial, um Energieverbrauch, Schadstoffausstoß und Lärmemission zu senken. Wenn die Bahnunternehmen weiterhin als Nummer Eins im Umweltschutz gelten wollen, müssen sie ihre Umweltbilanz weiter verbessern“, so die Analyse von Allianz pro Schiene Geschäftsführer Dirk Flege. Hieraus entstand die Idee der Allianz pro Schiene, einem Zusammenschluss aus 17 Umwelt-, Berufs-, und Verbraucherverbänden sowie 53 Unternehmen der Bahnbranche, zum ersten Mal das Umweltengagement der deutschen Bahnbetreiber zu vergleichen. Das Motto: Von den besten Bahnen lernen.

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten. Deshalb gab es von Beginn an eine starke ideelle und finanzielle Unterstützung des Projekts.

### Zur Vergleichbarkeit

Größte Schwierigkeit für einen fairen Umweltvergleich bilden die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland. „Bei einem Unternehmen, das Dieseltriebwagen im Personenverkehr einsetzt, müssen die Kriterien anders gewichtet werden, als bei einem Bahnbetreiber, der Güterzüge auf weiten Strecken befördert,“ so Matthias Pippert, Projektleiter des Umweltvergleichs der Allianz pro Schiene. Daher galt es zunächst, gemeinsam mit der Kölner Beratungsfirma SCI Verkehr und dem Heidelberger Institut für Energie und Umweltforschung (IFEU) einen umfangreichen Fragenkatalog zu erarbeiten, der diesen unterschiedlichen Bedingungen Rechnung trägt. Ein 13-köpfiger Beirat, bestehend aus Praktikern aus dem Eisenbahnverkehr, Wissenschaftlern und Vertretern von Umweltverbänden entschied schließlich über das Bewertungssystem. Detaillierte Informationen hierzu liefert das Beiblatt „Bewertungssystem“.

### Die Wertungsgruppen

Fünf Wertungsgruppen wurden definiert und untersucht:

1. Personennahverkehr mit Dieseltraktion
2. Personenverkehr mit Elektrotraktion
3. Personenfernverkehr
4. Güternahverkehr mit Dieseltraktion
5. Güterfernverkehr

### Der Schwerpunkt

Als Schwerpunkt hatte das Projektteam und der Beirat das Thema Lärm auserkoren. Zwar ist die Lärmbelästigung durch die Eisenbahn geringer ist als im Straßenverkehr. Den Anwohnern stark befahrener Bahnstrecken hilft das jedoch wenig. „Lärm ist ein Hindernis für den Neu- und Ausbau von Strecken, Bahnhöfen und Umschlag-Anlagen“, wie in der Wettbewerbsausschreibung betont wird. Neben Maßnahmen am Gleiskörper sind vor allem Verbesserungen an den Fahrzeugen und beim Einsatz gefragt, mit denen der Lärmpegel kostengünstig und vor allem flächendeckend abgesenkt werden kann. Daneben wurden Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs, von

Schadstoffemissionen im Fahrbetrieb sowie Umweltschutzmaßnahmen im stationären Bereich berücksichtigt. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Fahrbetrieb, da dort die meisten Emissionen entstehen.

### Die Teilnehmer

Für den Wettbewerb wurden alle 190 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angeschrieben, die regelmäßigen Zugverkehr betreiben. 49 Unternehmen haben die Wettbewerbsunterlagen angefordert. Insgesamt gingen 19 Teilnahmebeiträge ein. Die Teilnehmer decken über 90 Prozent der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr ab.

### Die Ergebnisse

Nach der inhaltlichen Auswertung der Wettbewerbsbeiträge ließ sich in jeder Wertungsgruppe ein eindeutiger Sieger ermitteln. Dabei fielen die Gruppenbesten durch gute fachliche Beiträge auf. Festzustellen ist auch, dass sich die Preisträger nicht nur durch Einzelmaßnahmen hervorhoben, sondern durch eine zum Teil umfassende Bearbeitung mehrerer Handlungsfelder und Wirkungskategorien. So ist festzustellen, dass die Unternehmen mit einer breiten Palette von Umweltmaßnahmen auch die besten Einzelergebnisse erzielten.

Als Gesamtergebnis lässt sich festhalten, dass bei allen Teilnehmern ein hohes Umweltbewusstsein vorherrscht. Allerdings ist das Umweltengagement im Personenverkehr größer und umfassender als im Güterverkehr. Sicher auch, weil hier das Thema Umwelt wichtiger für die Akzeptanz bei den Kunden ist. So ist nicht verwunderlich, dass zum Beispiel im Schienenpersonennahverkehr zwei Unternehmen zur Preisverleihung vorgeschlagen wurden, die in Ballungsgebieten und anderen lärmsensiblen Gegenden verkehren. Für diese Unternehmen war Lärmemission bereits ein Thema in der Öffentlichkeit. Weiterhin fällt auf, dass Maßnahmen zur Energieeinsparung, die im elektrischen Betrieb einfacher erscheinen, und zum Teil schon länger etabliert sind, zunehmend auch im Dieselbetrieb Anwendung finden.

Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege bewertet das Ergebnis des ersten Umweltvergleichs deshalb äußerst positiv: „Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden eine Grundlage dafür bieten, Anreizsysteme für einen umweltfreundlicheren Schienenverkehr praxisgerecht zu gestalten sowie Hinweise zum Forschungs- und Entwicklungsbedarf für die Bahntechnik zu geben“.

Und der Allianz pro Schiene Vorsitzende Norbert Hansen betont, dass „Bahnunternehmen, die ihr Umweltengagement vernachlässigen, ein hohes ökonomisches Risiko eingehen.“ Schon heute gibt es in den Nachbarländern gesetzliche Grenzwerte für Lärmemissionen und zum Teil sogar Trassenpreissysteme, die Lärmemissionen berücksichtigen. „Auch die EU führt Grenzwerte auf dem interoperablen Netz ein. Die deutschen Bahnunternehmen sollten frühzeitig aktiv werden, sonst wird es teuer,“ so Hansen weiter.