

09.05.2012 | 6 Kommentare



UMWELTFREUNDLICHE BAHNEN

Laut, aber freundlich

Die Bahn ist nicht nur umweltverträglich, sie ist auch noch schneller besser geworden als Autos oder Flugzeuge. Aber beim Lärm gibt es Probleme.

VON RICHARD ROTHER



Schienen schaden der Umwelt am wenigsten. Bild: Frollein S. / photocase.com

BERLIN *taz* | Zum Transport von Mineralwasserflaschen wird in Deutschland normalerweise der Lkw benutzt. Die damit schlechtere Ökobilanz im Vergleich zu Leitungswasser oder wenigstens regionalem Wasser versucht die Firma Danone, die hierzulande französische Wassermarken wie Evian und Volvic vertreibt, nun zumindest zum Teil auszugleichen: Die Entfernung – von den Quellen in den Westalpen und dem Zentralmassiv in drei Großlager in Deutschland – wird mittlerweile zu 80 Prozent von Zügen überwunden.

Eine logistische Großleistung, zumal der Wasserverkauf im Sommer deutlich höher als im Winter ist. „Wir vermeiden damit rund 26.000 Lkw-Fahrten pro Jahr“, so Heiko Gerling, Logistikchef des Unternehmens. Das entlaste die Umwelt und helfe, unabhängiger von künftigen Dieselpreissteigerungen zu sein.

Wie nötig ein solcher Umstieg im Kleinen für die Klima- und Umweltpolitik insgesamt ist, zeigen neue Zahlen des Umweltbundesamtes. Demnach ist die Bahn nicht nur der umweltverträglichste motorisierte Verkehrsträger, sondern sie hat ihren Vorsprung in den vergangenen zehn Jahren noch ausgebaut. Auch in Zukunft werde die Bahn der umweltverträglichste Verkehrsträger bleiben, selbst wenn man Verbesserungen bei Autos, Lkw, Schiffen und Flugzeugen einberechne, sagte der Chef des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, am Dienstag in Berlin.

So stießen Lkw – in Bezug zur Verkehrsleistung – derzeit etwa viermal so viel Treibhausgase aus wie die Bahn oder das Binnenschiff, so Flasbarth. Luftfracht sei sogar achtmal klimaschädlicher als Lkw-Transporte. Bei den Güterbahnen seien seit dem Jahr 2000 die Treibhausgasemissionen am stärksten gesunken.

Der geringste CO₂-Ausstoß

Ein ähnliches Bild ergibt sich im Personenverkehr. Stieß die Bahn 2010 im Durchschnitt knapp 60 Gramm CO₂ pro Personenkilometer aus, so waren es beim Auto 140 Gramm und beim Flugzeug im Inlandsverkehr 205 Gramm. Auch hier sanken die Bahnwerte am stärksten, und zwar auf 74 Prozent gegenüber dem Wert von 2010. Das Inlandsflugzeug landete bei 80 Prozent und das Auto bei 88 Prozent.

Flasbarth warnte die Bahnfans allerdings davor, sich zurückzulehnen. So sei die Lärmbelästigung durch den Schienenverkehr ein gravierendes Problem. Und wegen der geringen Zugdichte schnitten beim Flächenverbrauch, in Bezug auf die Verkehrsleistung, Flugzeuge und Autos besser ab als die Bahn.