



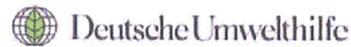
Umweltschonend mobil

Bahn, Auto, Flugzeug, Schiff im Umweltvergleich

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



CO₂-Sparer Bahn

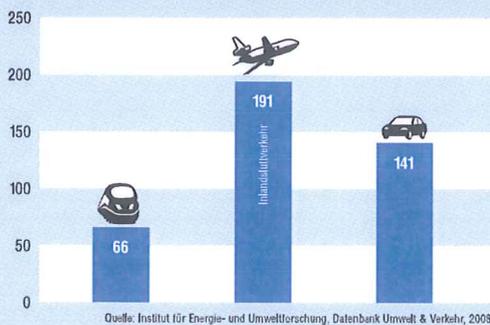
Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gilt: Die Bahnen sind bei gleicher Leistung um ein Vielfaches klimafreundlicher als ihre Konkurrenten auf der Straße oder in der Luft. Aus diesem Grund zählt der Weltklimarat die „Verlagerung vom Straßenverkehr auf die Schiene und öffentliche Verkehrssysteme“ zu den wichtigsten aktuell verfügbaren „Schlüsseltechnologien und -praktiken zur Emissionsminderung“.⁴

Im Personenverkehr produziert der PKW pro Personenkilometer 2,1-mal mehr Treibhausgas als die Bahnen. Betrachtet man nur den Fernverkehr, so schneidet das Auto sogar mehr als dreimal schlechter ab als der Zug.

Noch schlechter ist die Klimabilanz des Flugzeugs: Nach Angaben des Weltklimarats ist die Klimawirkung des Luftverkehrs zwei- bis viermal schädlicher, als die reinen CO₂-Werte es anzeigen. Denn beim Luftverkehr verstärken die Emissionen in großer Höhe und die bekannten Kondensstreifen den Treibhauseffekt.

CO₂-Emissionen im Personenverkehr 2006

■ CO₂ in g/Pkm

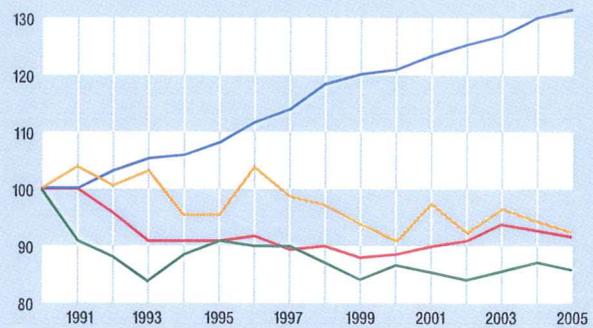


Im Güterverkehr schneiden die Bahnen sogar mehr als viermal besser ab als der LKW und liegen wiederum – noch vor dem Binnenschiff – als CO₂-Sparer auf Platz eins.

CO₂-Emissionen nach Sektoren in der EU

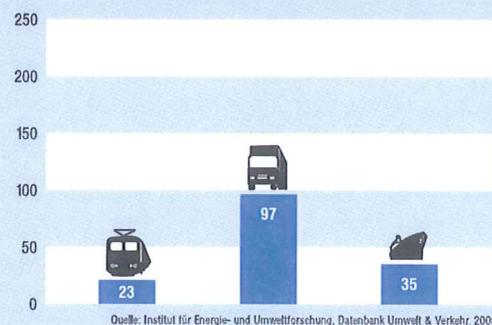
(Entwicklung von 1990 bis 2005 in Prozent, 1990 = 100)

■ Verkehr ■ Haushalte ■ Energieerzeugung ■ Industrie



CO₂-Emissionen im Güterverkehr 2006

■ CO₂ in g/tkm

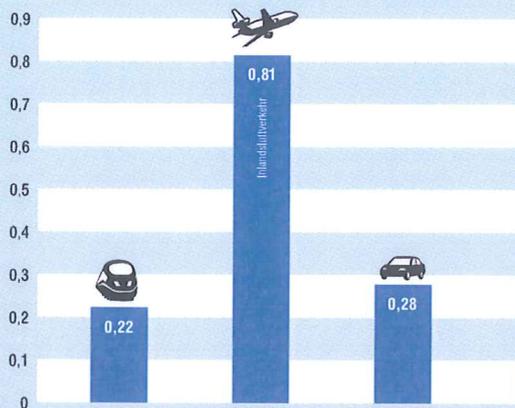


KLIMASCHUTZ: KYOTO, BALI, DEUTSCHLAND

1997 hat die Staatengemeinschaft auf der UN-Klimakonferenz in Kyoto erstmals konkrete und rechtlich bindende Mengen zur Reduktion der Treibhausgase festgelegt. Inzwischen laufen die Vorbereitungen für ein Nachfolgeabkommen. Auftakt war im Dezember 2007 der UN-Klimagipfel in Bali. Bis 2009 sollen die Verhandlungen zu einem neuen internationalen UN-Klimaabkommen führen.

Die deutsche Bundesregierung hat sich Anfang Dezember 2007 auf ein nationales „Integriertes Energie- und Klima-programm“ mit ambitionierten Zielen verständigt. Im Sektor Verkehr sind die Vorschläge allerdings bislang enttäuschend. So will die Bundesregierung weder das Dienstwagen-Privileg abschaffen noch die Steuerbefreiung für Flugbenzin aufheben. Konkrete neue Maßnahmen zur Stärkung des klimafreundlicheren Schienenverkehrs fehlen vollständig.

Stickoxid-Emissionen im Personenverkehr 2006

■ NO_x in g/Pkm

Quelle: Institut für Energie- und Umweltforschung, Datenbank Umwelt & Verkehr, 2008

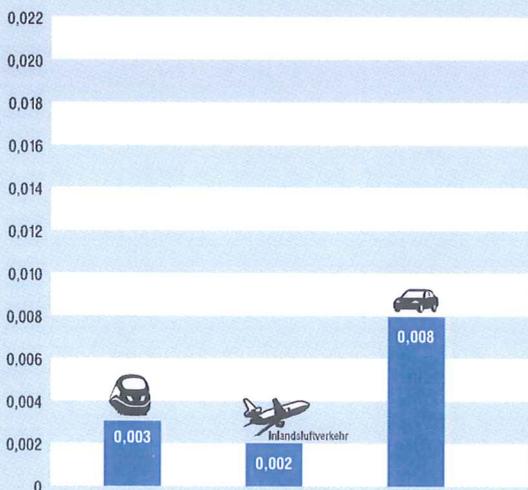
Stickoxid-Emissionen im Güterverkehr 2006

■ NO_x in g/tkm

Quelle: Institut für Energie- und Umweltforschung, Datenbank Umwelt & Verkehr, 2008

Partikel-Emissionen im Personenverkehr 2006

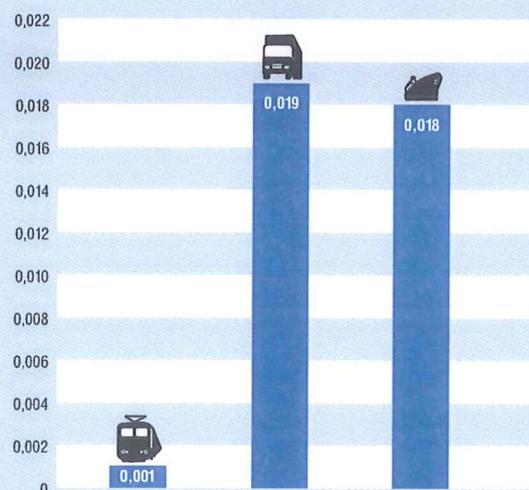
■ Partikel (PM 2.5) aus Verbrennung in g/Pkm



Quelle: Institut für Energie- und Umweltforschung, Datenbank Umwelt & Verkehr, 2008

Partikel-Emissionen im Güterverkehr 2006

■ Partikel (PM 2.5) aus Verbrennung in g/tkm



Quelle: Institut für Energie- und Umweltforschung, Datenbank Umwelt & Verkehr, 2008

STOFFE, DIE UNS SCHADEN

Stickoxide (NO_x) sind für die Versauerung des Bodens und damit u.a. für das Waldsterben verantwortlich. Sie tragen zur einseitigen Überdüngung von Böden und Gewässern bei. Auch bei der Entstehung von Ozon, das die Atemwege angreift, wirken Stickoxide mit. In Form von Stickstoffdioxid (NO₂) schädigen sie das Immunsystem und sorgen vor allem bei Kindern für die Entstehung von Allergien.

Ruß-Partikel entstehen hauptsächlich bei der Verbrennung im Dieselmotor, aber auch in Flugzeugtriebwerken. Ebenso wie andere Feinstaub-Partikel dringen sie beim Einatmen tief in die Lunge und wirken krebserzeugend.



**Bessere LKW-Auslastung hilft
Ökologie und Ökonomie**

Hans Jürgen Kerkhoff
Präsident Wirtschaftsvereinigung Stahl
Vorsitzender Stahlinstitut VDEh

Pressefrühstück anlässlich des Straßengüterverkehrstages
am 12. August 2008,
Duisburg, Spedition Josef Wiechers GmbH

1.

Die Stahlindustrie in Deutschland durchläuft zurzeit eine gute konjunkturelle Phase: Mit 48,5 Millionen Tonnen Rohstahl wird in diesem Jahr voraussichtlich genauso viel produziert wie im Rekordjahr 2007. Die Anlagen sind zu über 90 Prozent ausgelastet und arbeiten an der Kapazitätsgrenze. Die Stahlverarbeiter können dieses Jahr bei ihrer Produktion ein Plus von 2,8 Prozent verbuchen, und auch im nächsten Jahr ist bei unseren Kunden mit einem Wachstum von 1,4 Prozent zu rechnen.

Getrübt wird die positive Stahlkonjunktur allerdings durch dramatisch angestiegene Rohstoffpreise. Ein Plus von bis zu 87 Prozent bei Eisenerz, eine Verdreifachung der Kokskohlepreise gegenüber dem Vorjahr sowie eine Preisexplosion bei Stahlschrott stellen eine große Belastung dar. Einem Faktor, der auch zur Lagebeobachtung gehört, nämlich den Transportkosten, widmen wir uns heute.

Für jede Tonne Rohstahl braucht man etwa zwei Tonnen Rohstoffe, die natürlich zu den Stahlunternehmen transportiert werden müssen. Der fertige Stahl wird dann zu den Kunden ausgeliefert. Insgesamt beträgt das Transportvolumen der Stahlindustrie in Deutschland etwa 159 Millionen Tonnen. Der Logistik kommt in jedem Stahlunternehmen eine entscheidende Bedeutung zu.

2.

Bereits vor acht Jahren berechnete die vom Bundesverkehrsminister eingesetzte Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung den jährlichen Investitionsbedarf für Fernstraßen auf 6,3 Milliarden Euro. Im 2003 veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan wird von einem jährlichen Investitionsvolumen von nur noch 5,2 Milliarden Euro ausgegangen. Soweit die Theorie. Die Praxis bleibt jedoch dahinter zurück. 2007 und 2008 werden jeweils nur 4,9 Milliarden Euro aufgewendet. Auch die Einführung der LKW-Maut 2005, die 2007 Bruttoeinnahmen in Höhe von ca. 3,3 Milliarden Euro brachte, konnte die Verkehrsinvestitionen nicht dauerhaft erhöhen. Zwar ist ab 2009 eine leichte Erhöhung der Fernstraßeninvestitionen geplant. Sie soll allerdings ausschließlich durch einen Teil der Anfang 2009 um etwa 30 Prozent steigenden LKW-Mautgebühren finanziert werden.

Denn unter Berücksichtigung der Preissteigerung fallen selbst die ab 2009 geplanten Investitionen in Fernstraßen noch weit unter das Niveau der Vorjahre zurück. Es ist daher dringend nötig, die Investitionen in Fernstraßen dauerhaft an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. Die in den letzten Jahrzehnten übliche Praxis, volkswirtschaftlich hochrentable Aus- und Neubauprojekte aus Mangel an Etatmitteln oft über Jahrzehnte zu verzögern, kann sich Deutschland nicht länger leisten.

Für den Zeitraum von 2004 bis 2025 wird in einer Studie für das Bundesverkehrsministerium vom November 2007 ein Wachstum der Transportleistung in Deutschland von 71 Prozent vorausgesagt. Für den Straßengüterverkehr wird sogar ein überproportionaler Anstieg von 79 Prozent erwartet. Angesichts der bereits heute in Ballungsräumen stark angespannten Verkehrssituation auf Fernstraßen besteht daher dringender Handlungsbedarf.

Wichtig ist es auch, zur Bewältigung des Verkehrswachstums die bestehenden Verkehrswege effizienter zu nutzen. Ansätze hierzu werden im Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung formuliert. Dies kann z. B. durch verstärkte Telematiklösungen, durch ein besseres Baustellenmanagement oder durch die Freigabe von Zusatzfahrspuren erfolgen. Die Stahlindustrie unterstützt diese Konzepte. Ein wichtiger Punkt fehlt im Masterplan jedoch: Herr Welsch hat dazu einen konkreten Vorschlag.

3.

Die Stahlindustrie setzt seit jeher auf ökologische Verkehrsträger: 125 Millionen Tonnen - das entspricht knapp 80 Prozent des Transportvolumens bei der Zufuhr von Rohstoffen, beim Verkehr zwischen einzelnen Werken und beim Versand von Fertigprodukten - werden heute besonders umweltfreundlich per Bahn oder Binnenschiff transportiert. Dieser Anteil ist seit Jahren stabil und einer der Indikatoren, dass sich die Stahlindustrie erfolgreich um Nachhaltigkeit bemüht. Für die verbleibenden ca. 20 Prozent des Transportvolumens – insgesamt 33,5 Millionen Tonnen – nutzt die Stahlindustrie den Straßengüterverkehr.

Beim Versand von Endprodukten liegt der LKW-Anteil mit 36 Prozent oder 27 Millionen Tonnen noch höher. Der Straßengüterverkehr kann seine logistischen Vorteile

insbesondere dann voll ausspielen, wenn Transporte eilbedürftig sind, hohe Flexibilität gefragt ist oder der Kunde keinen Gleisanschluss besitzt. Der LKW ist daher für die Stahllogistik unverzichtbar.

Die Stahlindustrie plädiert daher für mehr Flexibilität und eine bessere Auslastung der LKW mit Stahlgütern. Zum Nutzen von Ökologie und Ökonomie.



Erhöhung des zulässigen LKW-Gesamtgewichts um vier Tonnen spart 100.000 Fahrten jährlich

Hans-Joachim Welsch
Vorsitzender Hauptausschuss Transport und Verkehr,
Wirtschaftsvereinigung Stahl

Pressefrühstück anlässlich des Straßengüterverkehrstages
am 12. August 2008,
Duisburg, Spedition Josef Wiechers GmbH

In den letzten Jahren wurde zunehmend darüber diskutiert, Maße und Gewichte für LKW zu **verändern**, insbesondere über modulare Nutzfahrzeugkonzepte mit bis zu 25,25 Meter Länge und bis zu 60 Tonnen Gewicht. In den Niederlanden – wesentlich dichter besiedelt als Deutschland – werden Fahrzeuge mit 60 Tonnen Gesamtgewicht zunehmend positiv bewertet. Ein solcher Ansatz wäre auch für Deutschland denkbar. **Auch die Stahlindustrie würde davon profitieren – die Möglichkeiten hierfür sollten noch einmal eingehend und vorurteilsfrei unter Berücksichtigung aller ökologischen und ökonomischen Kriterien sowie natürlich aller Sicherheitsaspekte untersucht werden.**

Die **Anwendung** der geltenden gesetzlichen Regelungen kann ebenfalls wesentlich effizienter gestaltet werden. Nach § 34 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) ist das Gesamtgewicht von LKW auf maximal 40 Tonnen beschränkt. Ausgenommen sind Verkehre kombiniert mit Bahn oder Binnenschiff; hier sind 44 Tonnen zulässig. Ausnahmegenehmigungen können in der Regel nur erteilt werden, wenn Transporte mit **einem Ladungsstück** die Gewichtsgrenze überschreiten. Überschreiten Transporte mit **mehreren Ladungsstücken** die Gewichtsgrenze, muss die Ladung entsprechend auf mehrere LKW verteilt werden.

Dieses Konzept führt aber insbesondere beim Transport von zwei Ladungsstücken und bei knapper Überschreitung der Gewichtsgrenze zu großen Problemen. Ein Beispiel: Ein Coil mit 28 Tonnen kann mit Ausnahmegenehmigung gefahren werden, obwohl es zusammen mit dem Eigengewicht des Fahrzeuges mehr als 40 Tonnen wiegt. Beim Transport von zwei Coils mit je 14 Tonnen wird die Gewichtsgrenze ebenfalls knapp überschritten, hier ist aber keine Genehmigung möglich. In diesem Fall müssen zwei LKW mit jeweils einem Coil fahren. Jedes dieser Fahrzeuge könnte aber fast die doppelte Nutzlast befördern und fährt im Prinzip halbleer. Dieser Fall tritt in der Stahlindustrie sehr häufig auf. Bereits ein Spielraum von wenigen zusätzlichen Tonnen Gewicht bei der Beladung mit zwei Einzelstücken wäre eine große Verbesserung.

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl fordert daher, künftig Transporte mit zwei Einzelstücken bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen zu ermöglichen.

Durch eine solche Regelung könnten allein im Bereich der Stahlindustrie 100.000 überflüssige LKW-Fahrten pro Jahr eingespart werden. Das entspricht einem Anteil von 8 Prozent aller LKW-Fahrten der Stahlindustrie.

Dies hat eine von der Wirtschaftsvereinigung Stahl durchgeführte Studie ermittelt. Um die Größenordnung zu verdeutlichen: Würde man 100.000 LKW am Stück als normale LKW-Kolonnen auf die Autobahn schicken, reichte die Schlange von Duisburg bis nach China.

Ganz sicher könnte aber auch in anderen Branchen eine Vielzahl unnötiger Transporte unterbleiben.

Was würde die Umsetzung alleine im Bereich der Stahlindustrie bedeuten?:

Die betroffenen LKW-Transportmengen der Stahlindustrie – ca. 2,8 Millionen Tonnen – werden mit einem knapp 50 Prozent niedrigeren Verbrauch an Straßenraum befördert und so das Autobahnnetz entlastet. Außerdem werden die Schadstoffemissionen verringert, was angesichts des Klimaschutzes und der Feinstaubbekämpfung enorm wichtig ist. Allein die CO₂-Emissionen der betroffenen LKW-Transporte werden um 36 Prozent verringert, was einer Einsparung von 5.400 Tonnen CO₂ entspricht. Zudem werden die Verkehre effizienter und kostengünstiger abgewickelt.

Wesentliche negative Effekte sind nicht zu befürchten. Der Bahnsektor wird nicht nennenswert betroffen – im Bereich der Gewichte ist die Bahn generell im Vorteil, da Güterwagen mit bis zu 100 Tonnen beladen werden können. Typische stahltransportierende Züge befördern ca. 1000 Tonnen Fracht, auch wesentlich höhere Mengen sind möglich. Vermehrte Brückenschäden sind ebenfalls nicht zu erwarten – schließlich sind 44-Tonnen-Verkehre im kombinierten Verkehr auch schon heute erlaubt. Das LKW-Gewerbe muss zudem kaum zusätzliche Investitionen in neue Fahrzeuge vornehmen, denn die heute eingesetzten Standardfahrzeuge sind meist uneingeschränkt, ansonsten nach kleineren Modifikationen auch für 44-Tonnen-Verkehre geeignet.

Daher fordert die Stahlindustrie, künftig auch Ausnahmegenehmigungen für Transporte mit zwei Einzelstücken bis zu 44 Tonnen Gesamtgewicht zu erteilen. Das kann durch Veränderung der Richtlinien zu § 70 StVZO erfolgen. Angesichts der Herausforderungen, vor denen der Straßengüterverkehr aufgrund des Verkehrswachstums steht, muss dieses Konzept schnellstmöglich umgesetzt werden.

Von ganz besonderer Bedeutung ist für die Stahlindustrie auch die Einhaltung hoher Standards im Bereich der Ladungssicherung. Verlader und Transporteure benötigen Erfahrung und Fachkenntnis bei der Sicherung des Ladegutes.

Daher legen die Stahlunternehmen großen Wert auf die regelmäßige Schulung der im Verladebetrieb tätigen Mitarbeiter, oft auch gemeinsam mit wichtigen Transportdienstleistern. Auch wird strikt darauf geachtet, dass Stahlprodukte nur auf geeignete und verkehrssichere Fahrzeuge verladen werden und Zurrgurte und andere Hilfsmittel in einem guten Zustand sind.

„Der sichere Transport von Stahl hat in jedem Stahlunternehmen hohe Priorität“, so Hans-Joachim Welsch. „Der Straßengüterverkehrstag wird den aktuellen Stand der Sicherungstechnik in den Werken darstellen. Vor allem wird er aber auch ein Forum bieten, um mit Spediteuren, Mitarbeitern aus den Verladebereichen der Stahlwerke, Vertretern der Polizei und Wissenschaftlern Möglichkeiten einer weiteren Optimierung zu erörtern. Dies ist uns sehr wichtig“.