

Wenn das Sofa Fahrrad fährt

Fahrradtransporte in der Stadt, Gütertransport mit der Bahn in Kombination mit aerodynamischen Lkw für die „Letzte Meile“: Das Potenzial für eine klimafreundliche Revolution im Güterverkehr ist vorhanden.

Von Ursula Jungmeier-Scholz



Foto: Heavy Pedals

Ein Sofa fährt im Regen Fahrrad. Klingt wie eine Fantasie, ist in Wien aber Realität: Der Lastenradtransportdienst Heavy Pedals stellt bei jedem Wetter innerhalb der Bundeshauptstadt nicht nur Suppen und Druckwaren motor- und emissionslos zu, sondern übersiedelt auch Sofas. Die Nachfrage ist groß. „Viele unserer Aufträge starten oder enden in Zentrumsnähe, wo sich die Leute einen Radtransport leisten können“, erzählt Miteigentümer Wolfgang Höfler. Er schätzt, dass bei drei von fünf Transporten eine Autofahrt (derzeit noch!) billiger wäre. Ökologisch nachhaltiger und meist praktischer ist sowieso das Fahrrad: Bis zu hundert Kilo liefern Heavy Pedals in enge Innenhöfe oder direkt ins Stiegenhaus.

Bahn ökologisch gut aufgestellt

Die Stärken der Bahn liegen im Transport großer Mengen über weite Distanzen. „Dies kann einerseits durch Bündelung von Mengen im Einzelwagenverkehrssystem oder durch Ganzzüge zwischen großen Aufkommensorten erzielt werden“, erklärt Reinhard Wallner, Leiter der Business Unit Güterverkehr der ÖBB Produktion. Auch im Kombiverkehr punktet die Bahn: Beispielsweise mit der Rollenden Landstraße, bei der die Lkw-Lenkenden während der Bahnfahrt ihre Ruhezeit konsumieren.

Mit einem 93-prozentigen Anteil von Strom aus Wasserkraft und effizienten, modernen Loks ist der Bahntransport in Österreich ökologisch gesehen bereits gut aufgestellt. Energieeinsparungen streben die ÖBB durch

Nicht zu schwer: Selbst Sofas können mit einem Lastenrad problemlos übersiedelt werden.

»Bis zu hundert Kilogramm liefern Heavy Pedals in enge Innenhöfe oder direkt ins Stiegenhaus«

Fahrtrainings für das Personal und eine gleichförmige, gleitende Betriebsführung an. „Das ermöglicht Reduktionen bis zu zehn Prozent“, so Wallner. Auch bei der Trassenplanung wird auf Energiesparen großes Augenmerk gelegt. Zusätzliches Verbesserungspotenzial sieht Wallner bei der Elektrifizierung von Strecken in periphere Großindustriestandorte wie Frantschach und Pöls – beides Standorte der Papierindustrie. Ebenso wichtig: Kostenwahrheit für den gesamten Güterverkehr – inklusive Lkw.

„Leidensdruck nicht groß genug“

Flexibler als die Bahn und unverzichtbar für die letzten Meilen des Warentransports ist der Lkw. Auch hier ist Nachhaltigkeits-Management ein Thema. „Das Potenzial wäre enorm!“, urteilt Max Schachinger, Juniorchef von Schachinger Logistik. „Aber der

Leidensdruck ist noch nicht groß genug. Peak Oil wird auch in der Branche selbst in der Tragweite noch kaum erkannt. Hier wäre ein Gesamtkonzept gefragt, das alle – auch die Politik – mittragen müssten.“

Sparpotenzial vorhanden

Der Zentralverband Spedition und Logistik hat eine Liste mit Maßnahmen erstellt, die sich ohne große Investitionen umsetzen ließen und eine Reduktion von Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bringen würden: Senkung der Geschwindigkeit, Verbesserungen bei Aerodynamik, Rollwiderstand und Motoren sowie Schulungen für das Fahrpersonal würden nach Berechnungen des Verbandes Einsparungen von je fünf bis sieben Prozent pro Tonnenkilometer bringen. Von einem optimierten Telematikereinsatz werden zehn Prozent, von einem hohen Bündelungsgrad und damit einer besseren Auslastung sowie dem Einsatz von Doppelstock-Fahrzeugen (ein Zwischenboden bringt die doppelte Stellfläche) 20 Prozent CO₂-Reduktion pro Tonnenkilometer erwartet. Ein noch weit größeres Sparpotenzial – je 20 bis 25

Prozent Reduktion – sieht der Verband im „Platooning“, dem elektronisch gesteuerten Fahren im Konvoi. Der vom Verband ebenfalls aufgelistete Einsatz von „Riesen-Lkw“, also von besonders langen und schweren Fahrzeugen, ist aus vielen Gründen – Infrastrukturkosten, Bahnkonkurrenz – allerdings höchst umstritten.

Vielfalt von Strategien notwendig

Andreas Pastowski, Experte für zukünftige Energie- und Mobilitätsstrukturen am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie, hält eine Vielfalt von Strategien für notwendig, um im Güterverkehr klimapolitische Ziele zu erreichen: Produktionsschritte von Waren räumlich näher zusammenlegen, Produkte kleiner machen oder durch die Nutzung von Informationstechnik ersetzen sowie auf über große Entfernungen transportierte fossile Brennstoffe zugunsten regional vorhandener erneuerbarer Energie verzichten.

> Zur Autorin:

Ursula Jungmeier-Scholz ist freie Journalistin in Graz.

Riesen-Lkw sind kein Beitrag zum Klimaschutz

25 Meter und 50 bis 60 Tonnen Transportgewicht bringt ein Riesen-Lkw auf die Straße, ob er nun „Gigaliner“, „Megatruck“ oder „EuroCombi“ genannt wird. Diese Riesen-Lkw sind im Vergleich zu heutigen Sattelschleppern um die Hälfte länger. Es passen deutlich mehr Güter hinein, was den Transport mit dem Lkw billiger macht. „Ein Schildbürgerstreich, der alle bisherigen Investitionen zur Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene ad absurdum führen würde“, stellt VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen fest. Dass Riesen-Lkw pro transportierter Gütermenge weniger Schadstoffe ausstoßen als herkömmliche Fahrzeuge, gilt sowieso nur bei bestmöglicher Raumausnutzung. Lkw fahren aber häufig nur zum Teil beladen oder überhaupt leer. In Deutschland hat Anfang des Jahres 2012 ein großer Test mit Riesen-Lkw begonnen. Im Frühjahr wird die EU-Kommission eine Mitteilung zu diesem Thema machen, deren inhaltliche Ausrichtung für die Zukunft der Riesen-Lkw in der EU bedeutend sein wird.