

# Umwelt

## Bus fahren - Klima schützen

Nur wenn es auch im Verkehrsbereich eine signifikante Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt, kann das von der Bundesregierung ausgegebene Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland bis zum Jahre 2020 um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken, erreicht werden.

Das erklärte der Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Ginter Elste, vor der Presse in Berlin. Bisher sei eine Reduktion um rund 17 Prozent erreicht worden. Elste verwies auf die Linienbusse im VDV, die bei einer durchschnittlichen Platzausnutzung rund 2,5 Liter Diesel pro 100 Kilometer und Fahrgast verbrauchen. In der Verkehrsspitze würden diese Busse im Stadtverkehr sogar weniger als einen halben Liter Diesel pro 100 Kilometer und Fahrgast benötigen.

Bezogen auf die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Stadtverkehr bedeutet dies, dass ein konventioneller Linienbus pro Fahrgast weniger als ein Drittel der Treibhausgase eines durchschnittlich mit nur 1,2 Personen besetzten Pkw emittiert. In der Verkehrsspitze beträgt die CO<sub>2</sub>-Emission eines Linienbusses pro Fahrgast und 100 km sogar nur etwa fünf Prozent der vergleichbaren Pkw-Emission! Oder anders ausgedrückt:

Jeder, der in der Rush-Hour anstelle eines Pkw den Linienbus nimmt, vermeidet mehr als 95 Prozent CO<sub>2</sub>.

## Enormes Minderungspotenzial

Das enorme Potential zur CO<sub>2</sub>-Verminderung durch eine weitere Verbesserung des Modal-Split zugunsten öffentlicher Verkehrsträger wird in der aktuellen umwelt- und verkehrspolitischen Diskussion in Deutschland nicht bestritten.

Im Gegenteil: Die Aufforderungen zum Umsteigen auf Busse und Bahnen sind Bestandteil fast jeder Politiker-Rede. Allerdings sollten dabei auch die anderen CO<sub>2</sub>-Emittenten nicht ausgeklammert werden. So lagen die Energieerzeuger im Jahre 2004 mit 383 Mio. Tonnen eindeutig an der Spitze, gefolgt von Haushalten und Gewerbe mit 173 Mio. Tonnen und der Industrie mit 162 Mio. Tonnen. Erst an 4. Stelle dieser Skala steht in Deutschland der Straßenverkehr mit 158 Mio. Tonnen – das sind rund 18 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Und weitere Verbesserungen sind bereits konkret in der Umsetzung – nicht nur bei den Pkw, die ihren Beitrag durch umweltfreundliche Motoren und reduzierten Kraftstoffverbrauch leisten. Auch im Busbereich gibt es weiteres Potential. In den Mittelpunkt der Bemühungen zur weiteren Verbesserung der verkehrsbedingten Emissionen bei Bus-Herstellern und Verkehrsgesellschaften ist der Wasserstoff als kohlenstofffreier Kraftstoff gerückt, da er gleichermaßen lokale wie globale Emissionsfreiheit bietet.

Diese Entwicklung macht deutlich, dass die Innovationspioniere der deutschen Busindustrie und der Verkehrswirtschaft auf dem Weg zu noch umweltfreundlicheren Zukunftstechnologien bereits gut unterwegs sind. CO<sub>2</sub>-freie Zukunftstechnologien, die bereits im Praxistest laufen:

Der Wasserstoff-Bus von MAN und der Brennstoffzellen-Bus von Mercedes-Benz. Wer das Klima am wenigsten belasten will, nimmt für den Urlaub den Reisebus. Moderne Busse emittieren pro Passagier sogar noch weniger CO<sub>2</sub> als die Bahn. Diese klaren Aussagen trifft der FOCUS in seiner neuesten Ausgabe (Nr. 9/2007). Verglichen werden die Umwelt-Emissionen von Bus, Bahn, Flugzeug und Autos bei realistischer Auslastung (siehe Grafik).

Klare FOCUS-Analyse:

## Umweltsieger Omnibus

Richard Eberhardt, Präsident des Internationalen Bustouristik Verbandes RDA, fordert jetzt von der Politik schnelles Handeln. Wir erwarten einen Abbau der wettbewerbsverzerrenden Ungleichbehandlung in steuerlicher Hinsicht – sowie insgesamt Vorfahrt für den umweltfreundlichen Bus, so Eberhardt.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) trägt sehr aktiv zum Klimaschutz bei. Ganz besonders gilt das für die Omnibusflotten, die in Stadt und Land unterwegs sind. Je mehr Bürger auf Busse und Bahnen umsteigen, umso reiner die Luft, und umso größer der Beitrag zum Klimaschutz.