



Foto: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rmv), Nikola Neven Haubner

ÖPNV: der Problemlöser für Klimafragen

CO₂-Äquivalent

Kohlenstoffdioxid (CO₂) ist nicht das einzige Treibhausgas. Auch Methan, Ozon oder Lachgas gehören dazu. Um die verschiedenen Gase vergleichbar zu machen, wurden sie gemäß ihrer jeweiligen Klimaschädlichkeit gewichtet und in sogenannte CO₂-Äquivalente umgerechnet. Ein Beispiel: Dem Kyoto-Protokoll zufolge ist ein Kilogramm Methan so schädlich wie 21 Kilogramm CO₂.

In Sachen Klimaschutz bilden der öffentliche Personen- und der Schienengüterverkehr ein unschlagbares Team. Gemeinsam ersparen sie Deutschland 20 Millionen Auto- sowie 77.000 Lkw-Fahrten am Tag – und vermeiden so 15 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Nur mit ihnen kann Deutschland seine ehrgeizigen Klimaziele erreichen. Das hat der Bund erkannt: Im neuen Klimaschutzaktionsprogramm spielt die Branche eine wichtige Rolle.

Bis 2020 will die Bundesregierung die hiesigen Treibhausgas-Emissionen um 40 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. Doch Deutschland droht diese Messlatte zu reißen. Zuletzt hatten sich die Emissionen sogar noch erhöht – Ursache war unter anderem der gestiegene Bedarf an Kohlestrom infolge des Atomausstiegs. Das neue Klimaschutzaktionsprogramm von Umweltministerin Barbara Hendricks soll es nun richten und in den kommenden fünf Jahren zusätzlich bis zu 78 Millionen Tonnen Treibhausgas einsparen.


Um das zu erreichen, gibt das Aktionsprogramm unter anderem „eine deutliche Stärkung des Schienengüterverkehrs“ vor und verspricht Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur „in deutlich höherem Umfang“ als bisher. Zusammen mit weiteren Maßnahmen im Straßengüterverkehr – etwa die Ausweitung der Lkw-Maut – will der Bund in diesem Bereich bis zu 1,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent (siehe Info-Box) einsparen. Etwas geringer fällt das geplante Minus im Personenverkehr aus: Das Klimaschutzaktionsprogramm spricht hier von bis zu einer Million Tonnen CO₂-Äquivalent. Der Fokus liegt dabei auf einer Stärkung von Bus und Bahn gegenüber dem Individualverkehr. Alternative Antriebe im ÖPNV sollen anhand der schon laufenden Programme weiter gefördert werden, und für den Schienenverkehr werden die Infrastrukturmittel zwischen 2016 und 2018 sukzessive steigen. Konkrete Zahlen dazu gibt es jedoch noch nicht.

Dennoch: Aus Sicht von Thomas Unger, Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Nachhaltigkeit, gibt das Klimaschutzaktionsprogramm den richtigen Weg vor. Die Branche sei „der“ Problemlöser, um die Emissionsziele zu erreichen, betont er (siehe Interview). Aber dafür bedarf es der richtigen Rahmenbedingungen: „Weder dem öffentlichen Personen- noch dem Schienengüterverkehr darf man weiteren Ballast aufbürden. Ich denke da etwa an das Erneuerbare-Energien-Gesetz. Das trifft ja vor allem den elektrisch betriebenen Schienenverkehr.“



Foto: Bogestra AG

Ein Hybridbus der Bogestra: Das Unternehmen war 2008 das erste in NRW, das ein solches Fahrzeug einsetzte.

 **Umweltfreundlich mobil – ohne öffentlichen Verkehr ist das nicht umsetzbar. Welche Potenziale er konkret bietet, zeigt die neu überarbeitete Broschüre „Busse und Bahnen – für eine Nachhaltige Mobilität“ des VDV. Das Heft gibt es hier zum Download: www.vdv.de/broschueren---weitere-veroeffentlichungen.aspx**

Das Klimaschutzaktionsprogramm in voller Länge finden Sie hier: <http://tinyurl.com/njpnhr>



„Nur mit mehr Bussen und Bahnen schaffen wir eine erfolgreiche Klimawende“

Drei Fragen an Thomas Unger (Foto), Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Nachhaltigkeit, Bereichsleiter Rechnungswesen/Finanzen bei den Berliner Verkehrsbetrieben und Geschäftsführer der BVG Beteiligungsholding.



» Herr Unger, die Klimaszustziele für 2020 sind hochgesteckt. Wie beurteilen Sie die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs?

Thomas Unger: Der öffentliche Personen- sowie der Schienengüterverkehr leisten fraglos einen herausragenden Beitrag für den Klimaschutz. Das gilt für Deutschland ebenso wie für Europa und die Welt. Wir werden das Klimaschutzziel nur erreichen, wenn noch mehr Menschen vom eigenen

Auto auf Bus und Bahn umsteigen und sich der Güterverkehr weiter deutlich von der Straße auf die Schiene verlagert. Nur mit einer spürbaren Verkehrswende wird es möglich sein, die CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren.

» Wird dabei das neue Klimaschutzaktionsprogramm der Rolle des öffentlichen Verkehrs gerecht?

Er wurde sicherlich in der richtigen Weise hervorgehoben. Jetzt gilt es aber natürlich, die Ziele auch umzusetzen. Dafür muss auch in nachhaltige Mobilität investiert werden, in Infrastruktur sowie in Forschung und Entwicklung. Dafür müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. So brauchen die Verkehrsunternehmen verlässliche Finanzierungszusagen insbesondere auch mit Blick auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und auf Investitionen in die dazu notwendige Verkehrsinfrastruktur.

» Ein Minus von bis zu einer Million Tonnen CO₂-Äquivalent im öffentlichen Personenverkehr: Ist das realistisch?

Es ist ganz ohne Frage ein sehr ambitioniertes Ziel. Aber ich glaube daran, dass es uns gelingen kann, mit einem sehr guten öffentlichen Verkehrsangebot zu erreichen, dass immer mehr Menschen ganz selbstverständlich Busse und Bahnen nutzen. Und genauso kann und wird ein herausragendes und gut funktionierendes Güterfernnetz auch die Nutzung von Lkw für Ferntransporte reduzieren. Mit Sicherheit entwickeln sich auch Forschung und Technologien weiter. Sie werden dazu beitragen, die Emissionen weiter zu reduzieren. Ich denke, hier befinden wir uns auf einem guten Weg.