



LBO-STANDPUNKT

Klimaschutz & Feinstaubdebatte: Freie Fahrt für Omnibusse!

Seit 1. März 2007 ist sie in Kraft getreten, die Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge – kurz: Plakettenverordnung. Die neue Regelung ist Grundlage für die Verhängung von Fahrverboten in Städten als Maßnahme gegen die Feinstaubbelastung, die auch Omnibusse betrifft. Ausnahmen sind nicht vorgesehen. Diese müssen in jedem neuen Luftreinhalte- oder Aktionsplan bzw. in jeder Fortschreibung bestehender Pläne nach Abstimmungsprozessen in den einzelnen Städten ausdrücklich festgelegt werden. In den Städten droht somit ein Flickenteppich unterschiedlicher Fahrverbote.

In Bayern planen derzeit folgende Städte die Einführung von Umweltzonen: Augsburg (ab 1.1.2008), Regensburg (ab 1.10.2007), Nürnberg (ab 1.1.2009) und München (ursprünglich ab 1.10.2007, inzwischen voraussichtlich erst ab Oktober 2008). Vorerst sollen Fahrzeuge der Schadstoffgruppen Euro 0 und 1 mit Fahrverboten belegt werden. Das sind in der Regel Busse mit Zulassungsdatum vor dem 1.10.1996. Nach Angaben des städtischen Münchner Verkehrsbetriebs beträgt die durchschnittliche Einsatzzeit von Linienbussen 14 Jahre, so dass zahlreiche Fahrzeuge von den Fahrverboten betroffen wären.

Die überwiegend mittelständisch geprägte Buswirtschaft ist aber nicht in der Lage, die immens hohen Anschaffungskosten neuer Busse (je nach Ausstattung ca. 400.000 Euro), die sich nur durch langfristige Abschreibungen refinanzieren lassen, kurzfristig aufzubringen.

Die Abschaffung der Busförderung für die Jahre 2007 und 2008 wird die Modernisierung der Flotte in Bayern zudem deutlich verlängern. Was den Reisebusbereich betrifft, ist darüber hinaus zu bedenken, dass die ausländische Busflotte deutlich älter sein dürfte, als die deutsche.

Busse wirbeln keinen Staub auf

Die Quellen von Feinstäuben sind vielfältig: private Wohnungsbeheizungen, Kaminöfen, Industrieanlagen, Kraftwerke, die Landwirtschaft. Nach Angaben des Umweltbundesamtes trägt der lokale Verkehr insgesamt nur zu 27 Prozent zur Feinstaubbelastung bei. Auf das Konto des Omnibusses gehen davon wiederum lediglich drei Prozent! Gemessen an der gesamten Feinstaubbelastung ist der Anteil von Omnibussen also verschwindend gering.

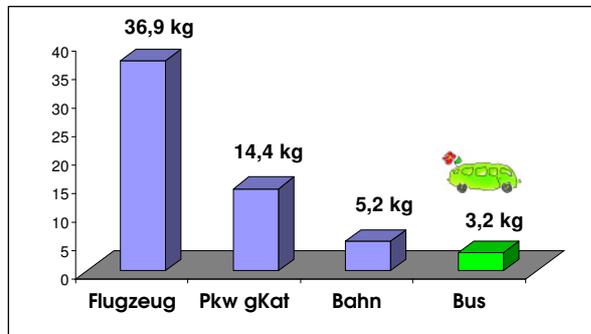
Der Omnibus ist damit weder eine nennenswerte Ursache des Feinstaubproblems, noch werden Fahrverbote in diesem Bereich zu einer spürbaren Reduzierung von Feinstaub in den Innenstädten beitragen. Im Gegenteil, je mehr Menschen den Bus nutzen, desto besser für die Umwelt.

Der Bus ist am umweltfreundlichsten

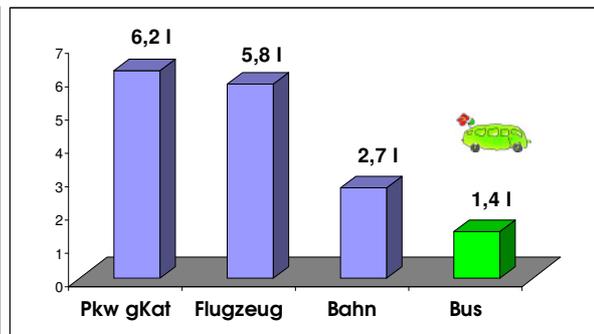
„Wer das Klima am wenigsten belasten will, nimmt für den Urlaub den Omnibus“. Zu diesem Schluss kommt nicht nur das Nachrichten-Magazin Focus in seiner Sonder-Ausgabe zum Thema Klimaschutz im Januar diesen Jahres. Auch die Statistiken des Umweltbundesamtes belegen seit langem, dass der Omnibus im Vergleich zu Flugzeug, Pkw und Bahn die umweltfreundlichste Alternative darstellt. Dessen ungeachtet wurde die Verordnung zur Kennzeichnung von Fahrzeugen entsprechend der Partikelemissionen unter dem Einschluss von Omnibussen verabschiedet.

Eine nun vorgenommene Neuberechnung der Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger durch das Umweltbundesamt, bei der auch die Auslastung der Verkehrsträger berücksichtigt wird, bestätigt erneut: Der Reisebus hat mit 1,4 Litern Diesel und 3,2 Kilo CO₂ je Person (Auslastung 60%) mit Abstand den geringsten Spritverbrauch sowie den geringsten Abgasausstoß und ist somit erwiesenermaßen das ökologischste Verkehrsmittel.

Schadstoffausstoß:



Energieverbrauch:



Der Flugverkehr benötigt bei einer Flugstrecke von 100 km und einer Passagierbesetzung von 73% 5,8 Liter Diesel und belastet die Atmosphäre mit einem Kohlendioxid-Ausstoß von 36,9 Kilo je Person. Bei einem PKW mit Katalysator und einer Auslastung von 1,5 Personen sind es 6,2 Liter Diesel und 14,4 Kilo CO₂. Bei der Fahrt mit der Fernbahn (Auslastung 44%) beträgt der Dieserverbrauch 2,7 Liter und der Schadstoff-Ausstoß 5,2 Kilo.

Busse sparen Platz

Es ist daher geradezu paradox und kontraproduktiv, ausgerechnet das umweltfreundlichste Verkehrsmittel im Rahmen von geplanten Umweltzonen in deutschen Städten aussperren zu wollen. Selbst ein älterer Reisebus, der nicht die neueste Motorentechnik besitzt, ersetzt weit mehr als 30 Pkw und ist somit gerade in städtischen Zielgebieten unschlagbar. Weniger Staus und ein reibungsloser Verkehr kommen vor allem den Anwohnern unmittelbar zugute. Busse tragen somit unabhängig von ihrer Schadstoffklasse zu einer geringeren Belastung der Straßen und somit der Umwelt generell bei.

Der Bus ist das Verkehrsmittel der Zukunft

Busse leisten sogar noch mehr für die Umwelt. Untersuchungen (siehe INFRAS-Studie „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland“ im Auftrag der Allianz pro Schiene, März 2007) zeigen, dass auch ihre ökologischen Folgekosten, der Aufwand für ihre Infrastruktur und ihre Herstellung im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln geringer ausfallen. Das macht die Bilanz komplett und den Bus zum Verkehrsmittel der Zukunft.

Busse verbinden

Man darf auch nicht vergessen, dass der Bus für viele Menschen oft ein Verkehrsmittel ohne Alternative ist. Wo Gleise enden, fährt der Bus weiter. Für die Bewohner der rund 8.500 Gemeinden in Deutschland ohne Gleisanschluss ist der Bus das einzige öffentliche Verkehrsmittel. In Bayern wurden im Jahr 2005 laut dem Statistischen Landesamt 760 Millionen Menschen mit Omnibussen befördert, das entspricht 54% aller Fahrgäste im Straßen- und Schienenpersonenverkehr. Mit Straßenbahnen wurden 623 Mio., mit Eisenbahnen 199 Mio. Personen befördert. Bei einer durchschnittlichen Auslastung von 1,5 Personen pro Pkw ersetzen Busse allein in Bayern pro Jahr somit mehr als 500 Millionen Pkw-Fahrten.

Der Bus – ein rollender Wirtschaftsfaktor

Bei der Wahl der Transportmittel im Städtetourismus und im Fernreiseverkehr spielt der kostengünstige und flexible Bus eine entscheidende Rolle. Für den Fremdenverkehr würde die Aussperrung von Omnibussen, die nicht der neuesten Generation angehören, enormen Schaden zufügen. Die zentralen Ein-/Ausstiegsplätze, der Großteil der Busparkplätze und die meisten touristischen Sehenswürdigkeiten liegen zum Großteil in den vorgesehenen Umweltzonen. Diese Plätze müssen für Reisebusse aus dem In- und Ausland erreichbar bleiben. Dies gilt insbesondere für den Tourismusstandort Nr. 1 in Deutschland: Bayern.

Der LBO fordert:

Kein Flickenteppich unterschiedlicher Fahrverbote

Obwohl die Aktionspläne häufig noch nicht im Detail festgelegt sind, zeigt sich eines schon jetzt: Es droht ein Flickenteppich unterschiedlicher Maßnahmen. Nach einem ersten Check kommunaler Umweltzonen des Deutschen Industrie- und Handelskammertags sind in einigen Städten alle Fahrzeuge betroffen, in anderen werden Ausnahmen nach Verkehrszweck (z.B. ÖPNV) oder für bestimmte Fahrzeuge (z.B. Oldtimer) gemacht. Zum Teil gelten diese generell, zum Teil müssen diese vorab gebührenpflichtig beantragt werden. Jede Kommune gestaltet dies nach eigenen Vorstellungen. Probleme für Ortsfremde und Touristen sind vorprogrammiert. Der LBO fordert Städte und Kommunen daher auf, generell auf die Einrichtung von Umweltzonen möglichst zu verzichten.

Tatsächlich leisten Straßensperren und Fahrverbote meist keinen wesentlichen Beitrag zur Feinstaubreduzierung, weil die Belastung durch viele Verursacher entsteht. Ganze Innenstadtbereiche mit Fahrverboten zu belegen ist unangemessen und nicht verhältnismäßig, da sie einen massiven Eingriff in die Mobilität der Bevölkerung und enormen Schaden für Fremdenverkehr und Wirtschaft zur Folge hat.

Freie Fahrt für Omnibusse

Sowohl der Linien- und Schülerverkehr, als auch der Reiseverkehr mit Omnibussen darf durch die Einführung von Umweltzonen weder erschwert noch verhindert werden. Der LBO fordert daher die Kommunen und Städte auf, bei der Einrichtung von Umweltzonen Omnibusse generell von den Fahrverboten auszunehmen.

Reglementierungen für Busse, die nicht den neuesten Abgasrichtlinien entsprechen, sind gerade nicht geeignet, die Umwelt nachhaltig zu entlasten. Sie führen nicht dazu, dass nur noch neue Busse in die Städte fahren, sondern dass der Bus noch mehr Marktanteile an ökologisch fragwürdige Verkehrsmittel wie Flugzeug oder Pkw verliert.

Der bayerische Omnibusverband (LBO) plädiert seit Jahren, im Reise- und Nahverkehr auf Omnibusse zu setzen. „Umweltverträgliches Reiseverhalten muss gefördert und darf nicht erschwert oder gar verhindert werden!“, so LBO-Präsident Heino Brodschelm. Der Reisebus ist mit seiner positiven Umweltbilanz im Vergleich zu Pkw und Flugzeug das umweltfreundlichste Verkehrsmittel - sogar noch vor der Bahn.

Es ist überfällig, dass die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger nach ihrer Umweltverträglichkeit neu ausgerichtet werden und die Entscheidung für umweltschonende Verkehrsträger erleichtert wird. Insoweit müssen Omnibusse von evtl. umweltschutzbedingten Fahrverboten in den Innenstädten generell ausgenommen werden. Denn: Desto mehr Menschen den Bus benutzen, desto besser für die Umwelt.

LBO, Juli 2007