

# Umweltpolitische Aspekte einer Fernbusliberalisierung

Andreas Geißler

Fachgespräch der Fraktion DIE LINKE  
am 12. September 2011 in Berlin

## Umweltbilanz ÖV versus Pkw

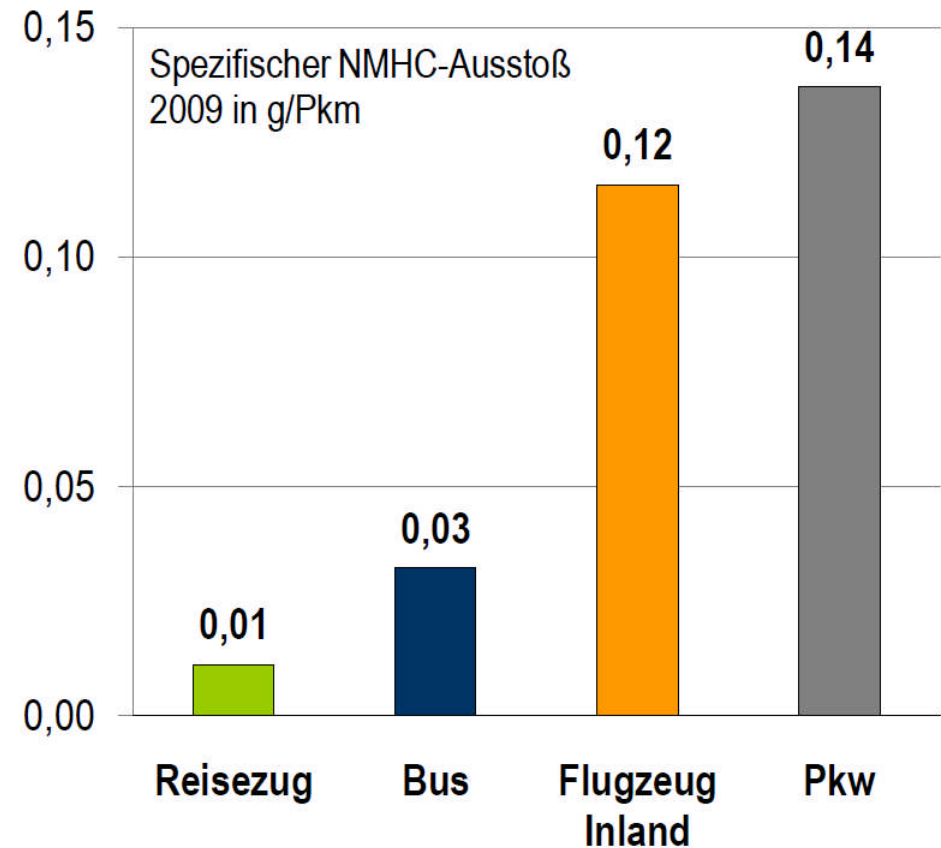
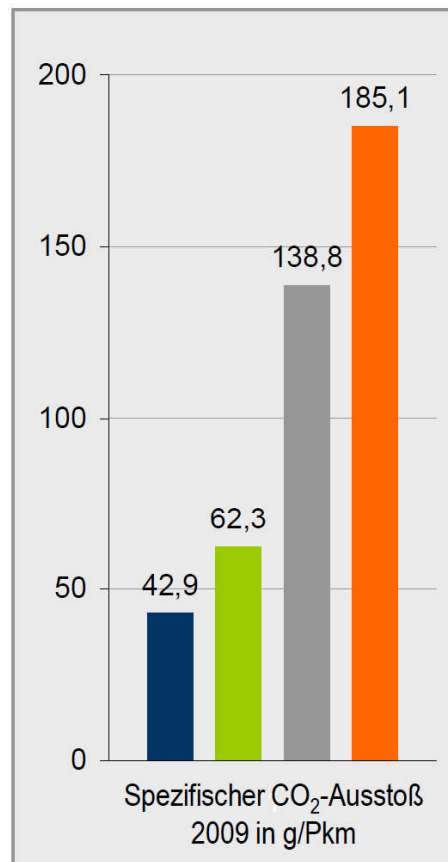
Fernbusliberalisierung und  
Umwelt

Fazit

# Bus und Schiene mit deutlichem Umweltvorsprung vor Pkw

Beispiele: CO<sub>2</sub> und Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe (NMHC)  
(Spezifische Werte pro Pkm für Deutschland)

■ Reisezug ■ Pkw ■ Bus ■ Flugzeug Inland



Quelle: ifeu 2011

Anmerkung: Gesamtemissionen inkl. energetischer Vorkette (WTW)

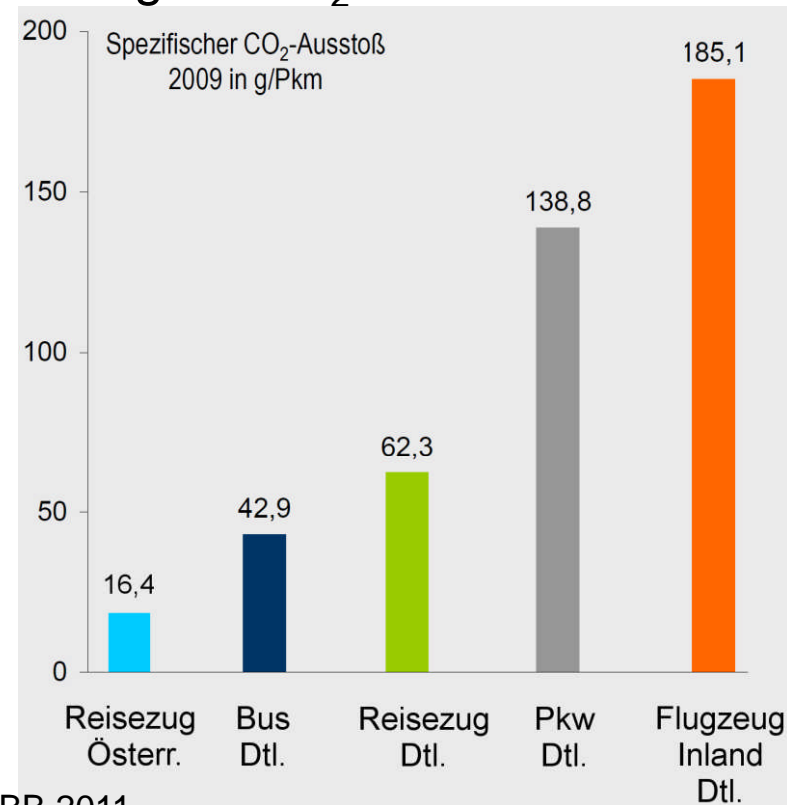
# Bestimmungsfaktoren der Umweltbilanz (Auswahl)

- **Auslastung**  
Höhere Auslastung verbessert die Umweltbilanz
- **Energiebereitstellung**  
Einsatz erneuerbarer Energien verbessert die Umweltbilanz  
(Vorteil der Schiene: **Elektromobilität ist bereits Realität**)

## Beispiel Österreich:

Hoher Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix (rd. 93 %)

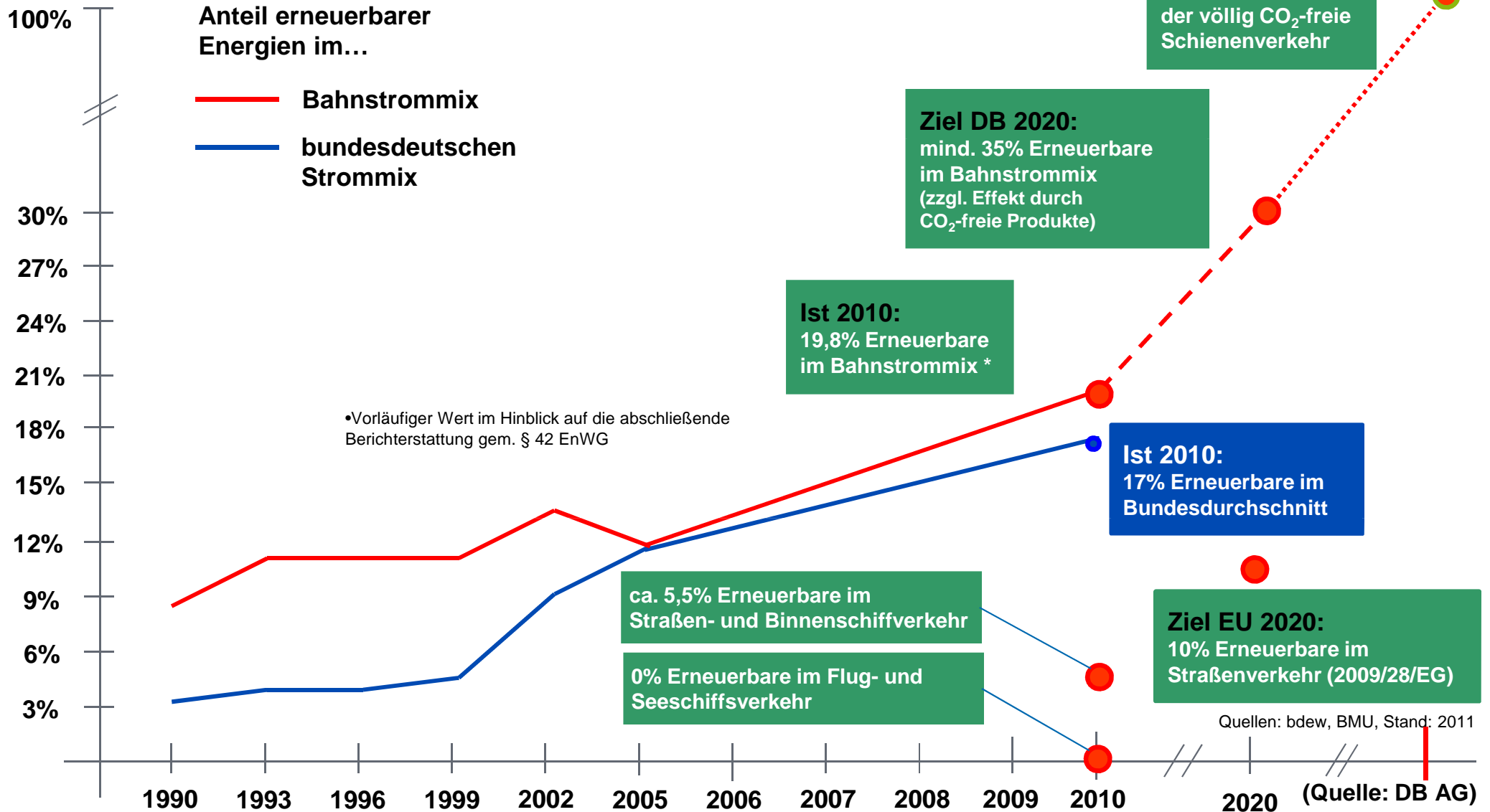
– sehr gute CO<sub>2</sub>-Bilanz



Quelle: ifeu 2011, ÖBB 2011

Anmerkung: Gesamtemissionen inkl. energetischer Vorkette (WTW)

# Erneuerbare Energie: Schiene vorn



- **Verkehrsverlagerung vom Pkw auf Fernbus oder Fernzug ist umweltpolitisch sinnvoll**
- Verkehrsverlagerungen zwischen Fernzug und Fernbus bringen in Deutschland keinen nennenswerten Umwelteffekt  
(vgl. UBA Aug. 2011: „bei gleichem Auslastungsgrad Umweltbilanzen von Fernbahn (Schienenpersonenfernverkehr - SPFV) und Fernlinienbus überwiegend vergleichbar“)
- Erhebliches Potenzial für weitere Verbesserung der Umweltbilanz der Schiene  
(u.a. **Elektromobilität, erneuerbare Energie, etc.**)

Umweltbilanz ÖV versus Pkw

Fernbusliberalisierung und  
Umwelt

Fazit

# Fernbusliberalisierung: Verlagerung vom Pkw?

- **Umwelt-Ziele fehlen** im Gesetzesentwurf bzw. in der Begründung (keine Ziele wie z.B. „Verkehrsverlagerung vom Pkw“ oder „Verbesserung der Umweltbilanz des Verkehrs“)
- **Attraktivitäts-Ziele für System ÖV fehlen** im Gesetzesentwurf bzw. in der Begründung (Zitat: „Mit der Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs tritt auch das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung zurück.“)
- **Gutachter skeptisch in Bezug auf Verlagerung vom Pkw** (Intraplan + BVU: Fernbus-Nutzer zu 60% Verlagerung von der Bahn; 20% induzierter Verkehr; nur 20% Verlagerung vom Pkw)
- **Gefahr der Einstellung von SPFV-Angeboten** (Fahrgastabwanderung könnte SPFV-Angebote unter Rentabilitätsschwelle drücken)



Umweltbilanz ÖV versus Pkw

Fernbusliberalisierung und  
Umwelt

Fazit

- **Fernbusliberalisierung** wie im Gesetzesentwurf vorgesehen stärkt das Gesamtsystem öffentlicher (Fern-) Verkehr im Wettbewerb mit dem Pkw nicht
- **Positive Umweltwirkung daher wenig wahrscheinlich**
- Regelungen zum Fernbusverkehr sollten auf **Verbesserung der Verkehrsbedienung für die Nutzer zielen** (Stärkung des Systems ÖV)
- **Politik sollte gesamthaften Ansatz zur Zukunft des Personenverkehrs entwickeln – unter Einschluss der Umweltaspekte** (Diskussionsprozess „Masterplan Personenverkehr“)

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Dr. Andreas Geißler | Referent Verkehrspolitik  
Telefon +49 (30) 24 62 599-30  
E-Mail [andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de](mailto:andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de)  
[www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)