



LBO

DIEBUSUNTERNEHMEN

Mitglied im bdo



UMWELTSCHUTZ

Der Bus - Bequem - Umweltfreundlich - Sicher

Herausgeber: Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München
Telefon: 089-1211503
Telefax: 089-12115050
E-Mail: mail@lbo-online.de
Internet: www.lbo-online.de

Redaktion: Monika Steffen

Stand: Januar 2022

Layout/Gestaltung/Produktion: Schlaubetal-Druck Kühl OHG & Verlag
Mixdorfer Straße 1
15299 Müllrose
Telefon: 033606-70299
Telefax: 033606-70297
E-Mail: info@druckereikuehl.de
Internet: www.druckereikuehl.de

Bildnachweise: S. 1 © Mercedes/Daimler; S. 4 © bdo/SmartMove; S. 5 © olly – Fotolia.com; S. 7 oben © Stefan Korber – Fotolia.com; S. 7 links unten © Tanja – Fotolia.com; S. 7 rechts unten © Alx – Fotolia.com; S. 11 © Benjamin Haas – Fotolia.com; S. 12 © Stockwerk-Fotodesign – Fotolia.com; S. 13 © Beboy – Fotolia.com; S. 14 © coonlight – Fotolia.com

© Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO)

Der Bus: Bequem – Umweltfreundlich – Sicher

Kraftomnibusse für saubere Mobilität

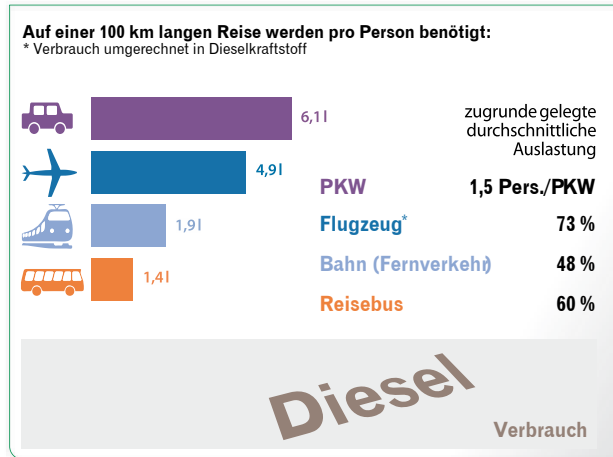
Busse bleiben für die Personenbeförderung unverzichtbar. Sie sind das sicherste Verkehrsmittel und dazu Kosten sparend und flexibel. Und sie schneiden in der Umweltbilanz ausgezeichnet ab.

Kraftomnibusse sind die sauberste und CO₂-effizienteste Art zu reisen. Dies sollte nicht länger ein Geheimnis bleiben! Der Bus ist bereits heute das Verkehrsmittel mit der geringsten Schadstoffemission – vor dem Flugzeug, dem Pkw und sogar vor der Bahn. Dies wird durch modernste Dieselmotoren ermöglicht: Dieselmotoren stoßen heute 95 Prozent weniger Stickoxide und Kohlenwasserstoffe aus als ihre Vorgängermodelle. Durch diese vorbildlichen Verbrauchswerte werden kostbare Energieressourcen und die Luft geschont.

Geringer Schadstoffausstoß bedeutet gleichzeitig eine Verbesserung der Luft- und Lebensqualität in verkehrsreichen Gebieten. Daran kann auch die Feinstaubdebatte nicht rütteln. Die Quellen von Feinstäuben sind vielfältig: private Wohnungsbefuerungen, 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.

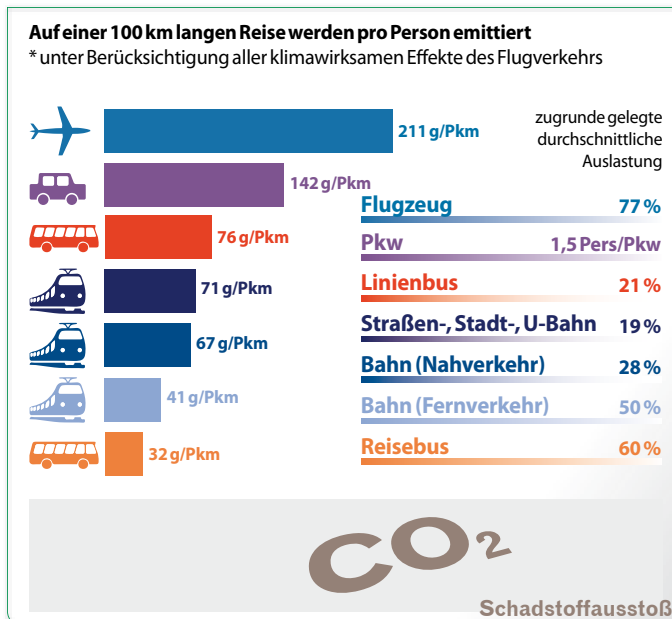
Der Omnibus ist damit weder eine nennenswerte Ursache des Feinstaubproblems, noch werden Fahrverbote in diesem Bereich zu einer spürbaren Reduzierung von Feinstaub in den Innenstädten beitragen. Im Gegenteil, je mehr Menschen den Bus nutzen, desto besser für die Umwelt.



Quelle: Umweltbundesamt 2016 - Bezugsjahr 2014

Unter ökologischen Gesichtspunkten muss der Reisebus das Verkehrsmittel der ersten Wahl sein. Busse verbrauchen nämlich pro Person im Vergleich zum Auto, Flugzeug und selbst zur Bahn mit Abstand am wenigsten Energie. Daraus resultiert auch der geringe Schadstoff-Ausstoß. Dies belegen auch die Statistiken des Umweltbundesamtes.

Eine 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 Kilogramm CO₂ je Person (Auslastung 60 Prozent) mit Abstand den geringsten Spritverbrauch sowie den geringsten Abgasausstoß und ist somit erwiesenermaßen das ökologischste Verkehrsmittel.



Quelle: Umweltbundesamt 2016 - Bezugsjahr 2014

Der Flugverkehr benötigt bei einer Flugstrecke von 100 km und einer Passagierbesetzung von 73 Prozent 4,9 Liter Diesel und belastet die Atmosphäre mit einem Kohlendioxid-Ausstoß von 21,1 Kilo je Person. Bei einem PKW mit Katalysator und einer Auslastung von 1,5 Personen sind es 6,1 Liter Diesel und 14,2 Kilo CO₂. Bei der Fahrt mit der Fernbahn (Auslastung 44 Prozent) beträgt der Dieselmotorkraftstoffverbrauch 1,9 Liter und der Schadstoff-Ausstoß 4,1 Kilogramm.



Smart Move – Der Bus als Verkehrsmittel der Zukunft

2009 startete die International Road Transport Union (IRU) eine europa- und weltweite Informations- und Werbekampagne: die Smart Move Kampagne. Ziel der Kampagne ist es, über den sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen von Omnibussen zu informieren und Medien und Entscheidungsträger in der Europäischen Kommission, im Europäischen Parlament und im EU-Verkehrsministerrat regelmäßig über die besonderen Vorzüge von Bussen im ÖPNV und Reiseverkehr zu informieren.

Kraftomnibusse sind ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Nah- und Reiseverkehrs sowie Schlüsselemente in einem nachhaltigen Transportsystem. Sie garantieren nachhaltige Mobilität für alle Bürger und Besucher durch öffentliche Transportleistungen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger angepasst werden – sei es auf dem Land oder in den Städten.

Die Kampagne hat das Ziel, das Ansehen des Verkehrsträgers Bus in der Öffentlichkeit noch weiter zu verbessern und zu stärken. Bürgern und Entscheidungsträgern in Politik und Gesellschaft soll verstärkt die Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Benutzerfreundlichkeit von Linien- und Reisebussen verdeutlicht werden.

Omnibusse sind die tragenden Säulen des öffentlichen Personennahverkehrs und auch im Reisetourismus sind sie kaum wegzudenken. Täglich bringen sie weltweit Millionen Passagiere wohlbehalten an ihren Bestimmungsort – und das mit dem geringsten Spritverbrauch und Abgasausstoß aller Verkehrsträger.

Gestützt auf fünf Farben, steht die Imagekampagne für einen sicheren, benutzer- und umweltfreundlichen, effizienten sowie kostengünstigen Verkehr.



sicher



benutzerfreundlich



Wussten Sie, dass ...

Kraftomnibusse - der Smart Move für unsere Zukunft!

Unter www.busandcoach.travel erhalten Interessierte Informationen rund um das Thema Bus.

- ... Kraftomnibusse für die nachhaltige Mobilität der Menschen unentbehrlich sind?
- ... Kraftomnibusse bedeutende Arbeitgeber in Europa sind?
- ... Kraftomnibusse Hauptbeitragsleistende für die Wirtschaft und den Tourismus sind?
- ... Kraftomnibusse für sozialen Zusammenhalt entscheidend sind?
- ... Kraftomnibusse Rekordhalter bei Verkehrssicherheit sind?
- ... die Beförderung per Kraftomnibus die Verkehrsüberlastung senkt?
- ... Kraftomnibusse Rekordhalter bei Umweltfreundlichkeit sind?
- ... Schadstoffemissionen von Kraftomnibussen seit 1990 bis zu 98% gesenkt wurden?
- ... Kraftomnibusfahrer die Elite des Berufs der Kraftfahrer sind?
- ... 25 Kraftomnibusse nicht mehr Lärm hervorrufen als ein einziges Fahrzeug, das vor 1980 gebaut wurde?
- ... 90% der Fahrgäste, die mit dem Reisebus unterwegs sind, zufrieden mit ihrer Fahrt sind?





Rundherum Gut – Zahlen, Daten und Fakten zur Umweltbilanz des Omnibusverkehrs

Emissionsarme Mobilität ist eines der wichtigsten gesellschaftlichen Anliegen unserer Zeit. Viel wird aktuell diskutiert, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Zahlreiche Vorschläge und Forderungen dazu sind zuletzt in die Öffentlichkeit getragen worden.

Fest steht: Der Verkehrssektor muss mehr dazu beitragen, dass die Schadstoffemissionen in Deutsch-

land sinken. Der Bus ist unverzichtbar, wenn es darum geht, die Abgase auf der Straße zu reduzieren. Jeder einzelne ersetzt im Schnitt etwa 30 Pkw. Damit geht nicht nur die Zahl der Fahrzeuge und Staus zurück, sondern auch die Schadstoffwerte in der Luft sinken. Busse helfen also entscheidend, die Lebensqualität zu verbessern -und bringen einen Gewinn für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger.

(Quelle: © bdo, Berlin 2018)



DIE KRAFT DER FAKTEN

Zahlen zum Vergleich der Verkehrsträger zeigen den Bus als Umweltschützer auf Rädern.

32 Gramm

Treibhausgase stoßen Reise- und Fernlinienbusse laut Umweltbundesamt pro Personenkilometer aus. Der Wert liegt damit niedriger als beim Schienenverkehr. Denn zum Vergleich: Bei der Eisenbahn im Fernverkehr sind es 41. Beim Pkw sogar 142. Und für das Flugzeug fallen 211 Gramm an.



5,6 Milliarden

Fahrgäste stiegen 2017 in einen Omnibus. Knapp ein Viertel der Beförderungsleistung der Busse wird durch private Unternehmen erbracht. Rund 2.300 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.



4 Prozent

aller NOx-Emissionen des Straßenverkehrs stoßen Busse aus. Zu diesem Ergebnis kommen die Experten vom Umweltbundesamt. Die Fahrzeuge tragen damit wenig zur Belastung bei, können aber als Ersatz für den motorisierten Individualverkehr einen großen Beitrag zur Entlastung beisteuern.

50% 30 Pkw

weniger NOx-Emissionen als ein moderner Pkw stößt ein Euro VI Diesel-Bus heute im Durchschnitt im Realbetrieb aus – und zwar absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet.

ersetzt ein Omnibus im Straßenverkehr. Das sorgt nicht nur für weniger Emissionen, sondern vor allem auch für mehr Platz in Städten und Gemeinden sowie für weniger Staus.



3%

So niedrig liegt der **Ausstoß an Stickoxiden heute bei modernen Euro VI Bussen im Vergleich zu den Ausgangswerten** der Vorläufermodelle aus dem Jahr 1990. Vor allem: Die Grenzwerte werden tatsächlich unter realen Bedingungen eingehalten.

1,4 Liter



1,4l Bus



1,9l Bahn



6,1l Auto

Benzinäquivalent verbrauchen Reise- und Fernlinienbusse laut Umweltbundesamt pro Person auf 100 Kilometer Strecke. Bei der Eisenbahn sind es im Fernverkehr 1,9 Liter. Und ein Pkw schluckt 6,1 Liter – also mehr als vier Mal so viel.

3 Prozent

97 Prozent der Feinstaubbelastung im Verkehrssektor gehen auf Pkw und Lkw zurück. **Der Bus ist lediglich für 3 Prozent der Feinstaubbelastung verantwortlich**, die auf den Fahrzeugverkehr in Deutschland zurückgeht. Das ist weniger als 1 Prozent der Gesamtbelastung.

0%



Mehrwertsteuer werden beim internationalen Flugverkehr fällig. Fernreisende in Bus und Zug zahlen hingegen bis zur Grenze den vollen Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent. Umweltbewusste Urlauber zahlen also derzeit gewissermaßen drauf.

0

Euro

staatliche Förderung gab es für Fernbusunternehmen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Allein privatwirtschaftlich finanziert ist es trotzdem gelungen, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Aufgrund der niedrigen Preise ist der Fernbus zudem ein Hebel, um die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit niedrigem Einkommen zu verbessern. Eine Busmaut würde zu Preiserhöhungen führen und die positive Entwicklung gefährden.

1. Platz

Diese Position sprechen Zahlen des Ökoinstituts dem Bus zu, wenn es um das klimafreundlichste Verkehrsmittel geht. Das gilt auch, wenn die erforderliche Infrastruktur mitberücksichtigt wird.



3%

Seit 1990 konnte im Busverkehr die Emission von Partikelmasse auf 3 Prozent des Ausgangswertes reduziert werden. Beim auch als „Klimakiller“ bekannten Kohlendioxid gelang ebenfalls eine deutliche Reduzierung auf nur noch 13 Prozent des Ausgangswertes.

23 Millionen

konnte im selben Jahr der Schienenverkehr auf 142 Millionen Fahrgäste zulegen, sodass die emissionsarme Allianz von Bus und Bahn gemeinsam Fortschritte verzeichnete.

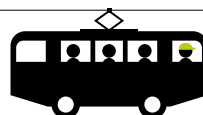
Fahrgäste waren 2017 mit einem Fernbus unterwegs – der umweltschonenden Alternative zur Reise mit dem eigenen Pkw oder im Flugzeug. Gleichzeitig

80 Prozent

des gesamten Verkehrsaufwands gingen laut Umweltbundesamt im Jahr 2015 auf den motorisierten Individualverkehr zurück.

1,4 Prozentpunkte

ging der Anteil des öffentlichen Straßen- und Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von 1991 bis 2015 zurück. Er betrug somit nur 14,4 Prozent.



16 Cent

kostet laut Statistischem Bundesamt im Durchschnitt die Fahrgäste ein zurückgelegter Kilometer im ÖPNV.

14%

der Pendler in Deutschland nutzen derzeit den ÖPNV. Dieser Wert ist seit Jahren beinahe unverändert und zeigt, dass die Stärkung des öffentlichen Verkehrs Not tut und auch noch große Potenziale für den weiter verbesserten Schutz der Umwelt bietet.

Ein Eckpfeiler moderner Mobilität

Der Bus: Emissionsarm, aber reich an Einsatzmöglichkeiten

Luftverschmutzung, Staus und Lärm. Der Verkehrssektor ist – so ehrlich muss man sein – für viele gesellschaftliche Probleme mitverantwortlich. Der Bus trägt aber vor allem wesentlich dazu bei, bestehende Defizite zu mildern oder sogar zu beenden. In Zukunft könnte er noch mehr leisten. Dafür braucht es aber ein echtes Bekenntnis zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Teil einer umfassenden Verkehrswende.

Egal ob es um den Weg zu Arbeit, Ausbildungsstätte und Schule geht oder um Termine in der Freizeit: Mobilität ist ein Grundbedürfnis fast aller Menschen und ein unverzichtbarer Pfeiler unserer Gesellschaft. Mit verschiedenen Verkehrsmitteln gelangen wir zum Einkauf, nehmen Arzttermine wahr oder fahren zu Treffen mit Freunden und Verwandten. Mobilität ermöglicht Teilhabe. Die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger und auch die wirtschaftliche Entwicklung in ganz Deutschland hängen davon ab, dass Menschen möglichst gut von A nach B kommen.

Beim Einsparen von Treibhausgasen ist der Bus absolut führend – noch vor dem vielgelobten Schienenverkehr.

Gleichzeitig bringt der Verkehr aber auch Nachteile mit sich, wie etwa Emissionen, Motorengeräusche und verstopfte Straßen. Insbesondere Pkw tragen hierzu massiv bei. Geparkte Autos stehen, wo Grünstreifen oder breitere Geh- und Radwege sein könnten. Und immer größere Wagen mit zunehmend leistungsstarkem Verbrennungsmotor verhindern die Minderung der Abgase insgesamt.

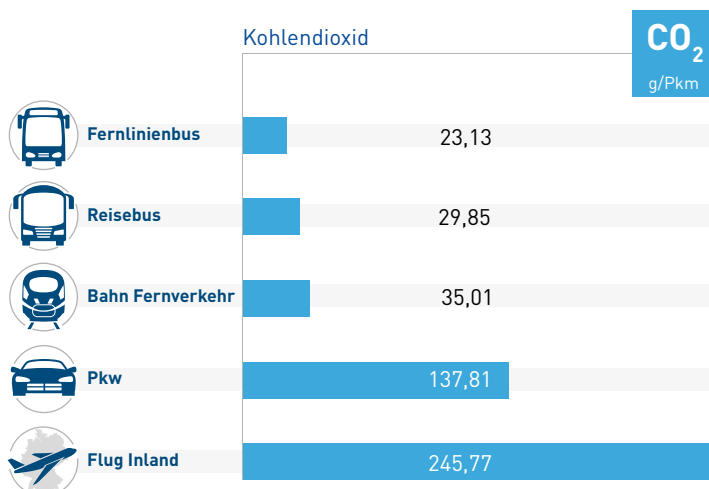
Es drängt sich die Frage auf, wie wir den Verkehr der Zukunft gestalten wollen. Der sparsame Einsatz von Energie sowie ein möglichst geringer Ausstoß an Emissionen sind

wichtige Leitlinien hierfür – Leitlinien, die für den Bus sprechen. Er ist eine sinnvolle und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Und das ausdrücklich schon heute.

Der Bus ist Teil der Lösung

Als öffentliches Verkehrsmittel kann der Bus einen wichtigen und großen Beitrag dazu leisten, natürliche Ressourcen zu schonen. Beim Einsparen von Treibhausgasen etwa ist der Bus absolut führend.

Der Fernbus - Bestwerte beim Kohlendioxid-Ausstoß



Anmerkungen: Energieverbrauch und Emissionen im Fahrzeugbetrieb einschließlich der Energiebereitstellung (WW); Berücksichtigt sind die mittleren Auslastungsgrade der Verkehrsmittel in Deutschland 2015 (außer Fernlinienbus: Mittelwert FlixBus 2014)

Quellen: ifeu 2017, FlixBus



Reise- und Fernlinienbusse geben laut Umweltbundesamt nur 32 Gramm CO₂-Äquivalent pro Personenkilometer ab – weniger als der Zugverkehr auf langen Distanzen und lediglich ein winziger Bruchteil verglichen mit Flugzeugen. Im Herbst 2017 hat eine Studie des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) wieder einmal die vorbildliche Umweltbilanz des Busverkehrs bestätigt: Der Fernlinienbus ist Öko-Champion und stößt unter anderem weniger Kohlendioxid und Stickstoffoxid aus als alle anderen Verkehrsmittel. Busse helfen damit, die Klimaziele zu erreichen. Und auch mit Blick auf den gesundheitsschädlichen Feinstaub zeigt sich der Bus als Vorbild. Ein erheblicher Anteil der Feinstaubbelastung in Innenstädten hat natürliche Ursachen wie Pollenflug. Vom Menschen erzeugte Feinstäube gehen auf Industrieanlagen, Kraftwerke und die Landwirtschaft zurück. Nach Messungen des Umweltbundesamtes trägt der Fahrzeugverkehr in Deutschland zu 27 Prozent zur Feinstaubbelastung insgesamt bei. Auf das Konto des Busses gehen hiervon jedoch lediglich 3 Prozent. Die übrigen 97 Prozent stammen von Pkw und Lkw.

Den öffentlichen Verkehr stärken, heißt die Umwelt schützen

Derartige Zahlen zeigen: Busse leisten Wichtiges, da sie umweltschonende Mobilität für jedermann möglich machen. Für Autos gilt das ausdrücklich nicht. In einem Land, das unzählige Motortechnikpioniere

vorgebracht hat, ist das eine unangenehme Wahrheit. Gerne wird sie daher in öffentlichen Diskussionen verschwiegen. Überlegungen, die Pkw-Ströme in die Schranken zu weisen, bleiben zumeist aus.

Die Umwelt braucht aber eine Verkehrswende hin zu nachhaltigerer Mobilität. Ausbauen lassen sich beispielsweise die positive Umweltwirkung und die Potenziale des Busses noch durch eine dichtere Taktung oder die intelligente Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote. Die schrittweise Umstellung auf alternative Antriebe – unter verantwortungsbewusster Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte – zählt ebenso zu den Optionen für weitere Verbesserungen.

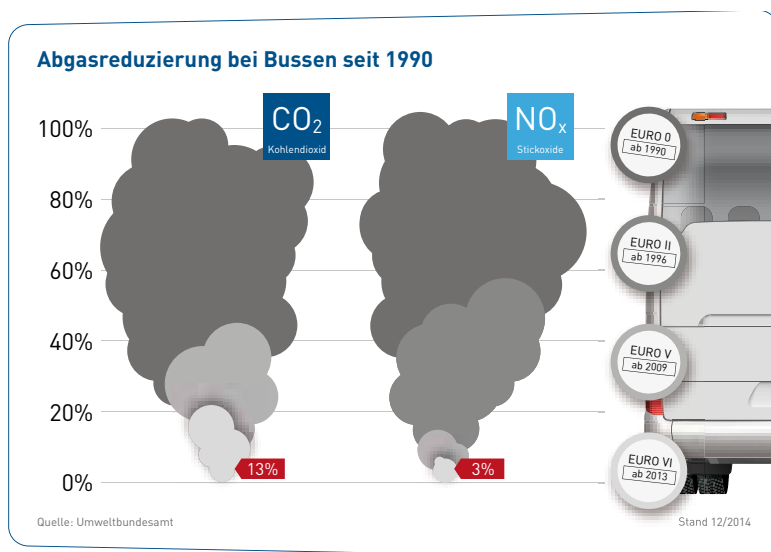
“ Nur 3 Prozent der Feinstaubbelastung durch den Verkehr gehen auf Busse zurück. 97 Prozent verschulden Pkw und Lkw. ”

Ein hocheffizientes Instrument der Daseinsvorsorge

Busse sind dabei ein besonders wertvoller Teil des multimodalen Verkehrs der Zukunft, weil sie sehr flexibel einsetzbar sind. Große Fahrzeuge im Stadtverkehr und kleine Rufbusse auf dem Land geben jeweils die richtige, ressourcenschonende Antwort auf die Herausforderung, Mobilität zu organisieren. Busse sind damit wichtig für die Daseinsvorsorge. Bis tief hinein in abgelegene Regionen verbinden sie Menschen mit Menschen – und das mit geringem Schadstoffausstoß.



Der Bus im ÖPNV AUF KURZEN STRECKEN DIE UMWELT LANGFRISTIG SCHÜTZEN



Erstaunliche 5,6 Milliarden Mal entschieden sich Fahrgäste im Jahr 2017 für Busse im Linienverkehr. Für den ÖPNV sind die Fahrzeuge daher unverzichtbar. Für den Schutz natürlicher Ressourcen auch.

Zähneputzen, anziehen und ab in den Bus. Für Millionen Menschen beginnt so der Tag. Zum Glück, könnte man mit Blick auf die natürlichen Ressourcen sagen. Bezüglich des Energieverbrauchs ist der Diesel-Bus im Nahverkehr nämlich ein sehr umweltschonendes Verkehrsmittel. Ein Linienfahrzeug benötigt laut Umweltbundesamt nur 3,3 Liter Bezinäquivalent auf 100 Personen-Kilometer. Der Bus liegt damit gleichauf mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Der Pkw benötigt fast doppelt so viel.



Busse vermeiden nicht nur Emissionen, sondern auch Staus und Stress.

Oftmals ist der Bus zudem eine kostengünstige und zeitsparende Alternative zur Anfahrt mit dem Auto – ohne Stau, Parkplatzsuche und Strafzettel. Trotz dieser Vorteile: Akzeptanz und Nutzung der Busse im Nahverkehr sind gewissermaßen noch ausbaufähig. Der Anteil der Pendler beispielsweise, die im ÖPNV unterwegs sind, ist in den letzten Jahren weitgehend stabil bei lediglich 14 Prozent geblieben, wie das Statistische Bundesamt für 2016 festhielt. Es ist im Interesse aller, diese Zahl weiter zu steigern und die Pkw-Nutzung zu senken – nicht mit Vorschriften und Geboten, sondern aufbauend auf attraktiven Angeboten und intelligenter Planung.

„Vorfahrt für den ÖPNV“ sollte also das politische Motto lauten. Mit mehr reinen Busspuren in Städten oder sogar sogenannten Bus Rapid Transit Systemen stehen dafür schon Ideen bereit.

Ein Garant für die Feinerschließung

Eine ausreichende Finanzierung und stärkere Förderung des ÖPNV ist dabei nicht nur aus Umweltgründen wichtig. Auch gesellschaftlich ist der Bus – gerade in Zeiten des demografischen Wandels – bedeutsam. Ihm kommt die Rolle als Garant für die Feinerschließung der Vororte und des ländlichen Raums zu. Busse ermöglichen auch soziale und kulturelle Teilhabe für Menschen mit geringem Einkommen und ohne Auto. Die private Busbranche selber engagiert sich

auch deshalb bereits heute dafür, auf eine verstärkte ÖPNV-Nutzung hinzuwirken. Gemeinsam mit seinem internationalen Dachverband IRU verfolgt der bdo beispielsweise mit der Smart-Move-Kampagne ein wichtiges Ziel: Doubling the Use. Auf Deutsch: Die Fahrgastzahlen sollen verdoppelt werden. Vor allem zulaufen des Pkw-Verkehrs und zugunsten der Umwelt.

Der Bus im Fernverkehr Große Distanz, noch größere Wirkung



Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs ist 2013 eine zusätzliche umweltfreundliche Alternative zur Reise mit Flugzeug und Pkw entstanden. Ohne staatliche Förderungen konnten seitdem schon Millionen Menschen für diese Form des öffentlichen Verkehrs begeistert werden. Hindernisse wie eine Maut oder Einfahrverbote in Städte würden diese Entwicklung aber bremsen – zum Nachteil für die Umwelt. Eine Studie des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) hat 2017 ergeben, dass der Fernbus Öko-Champion ist und die beste Umweltbilanz aller Verkehrsmittel aufweist.

Mit Blick auf den Fernbus tut sich derzeit ein Scheideweg auf. Wollen wir als Gesellschaft, dass Menschen kostengünstig und umweltschonend in Bussen unterwegs sind? Oder sollen sie durch steigende Kosten und Hindernisse von Mobilität gänzlich abgeschnitten beziehungsweise auf das Auto zurückgeworfen werden?

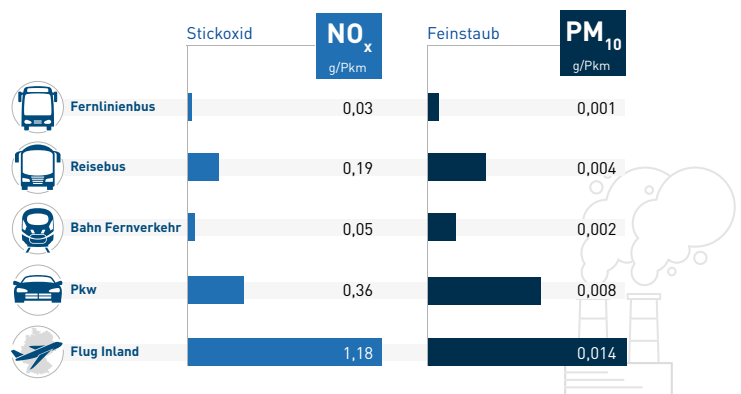
Wollen wir als Gesellschaft, dass Menschen kostengünstig und umweltschonend in Bussen unterwegs sind? Oder sollen sie durch steigende Kosten und Hindernisse von Mobilität gänzlich abgeschnitten beziehungsweise auf das Auto zurückgeworfen werden?

15 Prozent der Fahrgäste im Fernbus verzichten auf eine Reise im eigenen Pkw

Insbesondere in kleinen und mittleren Städten fehlt es mittlerweile an anderen umweltfreundlichen Fernverkehrsverbindungen. Unzählige vom Bahnnetz abgeschnittene Orte und Regionen wurden erst durch den Fernbus wieder eingebunden. Mit attraktiven

Preisen und Angeboten wie WLAN haben Fernbusse den Verkehrsmarkt verändert – im Sinne von: verbessert. Auch die Deutsche Bahn bietet ihren Kunden heute mehr Service und günstige Angebote. Kein Wunder also, dass dort die Fahrgastzahlen steigen. Die Argumentation, der Fernbus würde lediglich dem ebenfalls wichtigen Schienenverkehr die Passagiere rauben, ist also nicht haltbar. Im Gegenteil: Die umweltschonende Mobilitätsalternative hat den Verbund aus Bus und Bahn insgesamt gestärkt. Die Fahrgastzahlen für 2017 und weitergehende Prognosen weisen leider sogar einen leichten Rückgang für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel aus. Ein Indiz dafür, dass die Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, statt weiter über Verschlechterungen zu diskutieren.

Der Fernbus - Bestwerte beim Ausstoß von Stickoxid und Feinstaub



Anmerkungen: Energieverbrauch und Emissionen im Fahrzeugbetrieb einschließlich der Energiebereitstellung (WWI); Berücksichtigt sind die mittleren Auslastungsgrade der Verkehrsmittel in Deutschland 2015 (außer Fernlinienbus: Mittelwert Flixbus 2016)

Quellen: ifeu 2017, FlixBus

Die Bus-Maut

Einige Stimmen fordern in der Öffentlichkeit eine Maut, wie sie für Lkw bereits gilt. Dies würde die Kosten eines klimaschonenden Verkehrsträgers steigern – und stellt damit einen völlig falschen Ansatz dar. Wir brauchen stattdessen mehr öffentlichen Verkehr und weniger Auto. Auch das Umweltbundesamt fordert: Vor der Diskussion über die Finanzierung des Verkehrs muss eine konkrete Vorstellung eines zukunftsfähigen Systems entwickelt werden.

Aus Sicht des Umweltschutzes ist ein Ausbau des öffentlichen Fernbusverkehrs wünschenswert – und möglich. Marktforscher konnten schon vor Jahren feststellen, dass über 31 Prozent der deutschen Autofahrer Interesse an Fernbussen äußern. Umfragen zufolge verzichten circa 15 Prozent der Fahrgäste im Fernbus damit auf die Reise im eigenen Pkw – und sparen damit Kohlendioxid ein. Bezogen auf die aktuelle Fahrleistung bedeutet das: Mit dem Fernbus werden – allein als Ersatz für Fahrten mit dem Privatwagen – 56.000 Tonnen CO₂ vermieden. Hinzu kommen die Emissionen, die gespart werden, wenn Reisende als Passagier im Bus einen Flug oder eine Mitfahrt im Pkw einsparen.

Tourismus

Eine Reise auf saubere Weise

Entspannt aus dem Panoramafenster schauen und die Landschaft genießen. Für viele Reisende ist das deutlich attraktiver, als allein im Pkw am Steuer den Blick stur geradeaus richten zu müssen. Es gibt viele gute Gründe für Urlauber, sich für den Bus zu entscheiden. Ein ganz wichtiger ist die hervorragende Umweltbilanz dieser Art, durch die schönste Zeit des Jahres zu fahren. Insbesondere im Vergleich zum Flugzeug ist der Bus ein echter Umweltschützer. Das sollte sich eigentlich auch in guten Rahmenbedingungen spiegeln. Eigentlich.

Es ist wahrlich kein Nischenthema. Rein statistisch ist jeder Bundesbürger im Jahr 2017 etwa einmal im sogenannten Gelegenheitsverkehr im Bus unterwegs gewesen. Ein Großteil der insgesamt 82 Millionen Passagiere hat sich dabei mit dem Reisebus touristische Ziele erschlossen. Aus ökologischer Sicht ist das eine sehr gute Entscheidung. Ob Emissionen, Treibstoff- oder Energieverbrauch: Der Reisebus ist ein sehr effizientes Verkehrsmittel für den Urlaub. Ganz besonders deutlich wird dies, wenn man seine Bilanz mit denen von Pkw und Flugzeug vergleicht. Konkret bedeutet das beispielsweise: Ein Reisebus hat mit 425 Kilojoule pro Personenkilometer einen geringen Energieverbrauch. Beim Pkw liegt dieser Wert mit mehr als 1.900 Kilojoule fast fünfmal so hoch. Und das Flugzeug kommt auf einem Inlandsflug auf weit über 3.300 Kilojoule pro Personenkilometer. Das ist fast achtmal so viel wie beim Bus.



Diese hervorragende Umweltbilanz sollte dazu führen, dass für die Nutzung der Fahrzeuge gute Rahmenbedingungen bestehen. Schließlich macht es Sinn, dass Verkehrsmittel mit niedrigen Emissionswerten gewissermaßen gefördert werden, während dies für Umweltsünder nicht gilt. Eine solche ökologische Lenkungswirkung ist bei derzeitigen politischen Diskussionen aber nicht zu beobachten. Ganz im Gegenteil: Der Reisebus wird trotz hervorragender Ökobilanz und geringen Kraftstoffverbrauchs gegenüber anderen Verkehrsträgern schlechter gestellt. Der Flugverkehr beispielsweise profitiert schon lange von Befreiungen bei Mehrwert- und Kerosinsteuer. Beim Bus hingegen wird immer wieder über die Einführung einer Maut spekuliert. Und Einfahrverbote in Städten drohen den Reiz der Bustouristik zu schmälern.

Urlaubsfreuden auch abseits der großen Reisezentren

Busreisen laden vielfach ein, nahegelegene Regionen und Städte unter fachkundiger Führung zu entdecken. Warum nicht Schwäbische Alb, Spreewald oder Holsteinische Schweiz statt Rocky Mountains und Outback. Für die Klimabilanz des Jahresurlaubs wirkt es sich natürlich hervorragend aus, nahegelegene Ziele in Betracht zu ziehen. Bustourismus hat daher auch eine große wirtschaftliche Bedeutung: Das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr der Universität München errechnete 2017 einen jährlichen Bruttoumsatz in Höhe von 14,3 Milliarden Euro, der mit dem Bustourismus vor allem auch vielen Regionen in Deutschland zugute kommen kann. Damit sind, so die Forscher, nahezu 240.000 durchschnittliche Beschäftigungsverhältnisse verbunden.

Für Reisende ist die Flexibilität der Fahrzeuge ein Plus, das für den Bus spricht. Er kann so gut wie jeden Ort anfahren, immer im passenden Fahrzeug der angemessenen Größe. Das sorgt für effiziente Verkehre und eine hohe Auslastung, die die Umweltbilanz des Busses so stark machen. Mit dem Flieger gelangen Touristen hingegen unter Ausstoß vieler Emissionen vor allem in großen Massen zu den Urlaubshochburgen, die einen entsprechenden Flughafen bieten. Busse haben im Vergleich dazu stärker das Potenzial, zur Entzerrung von Urlauberströmen beizutragen.

Erst emissionsarm, dann emissionsfrei Die richtigen Antriebstechnologien - für heute und morgen

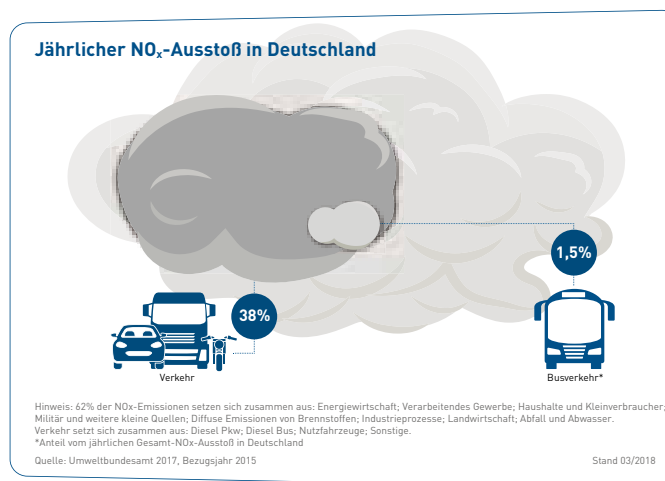
Es war wie eine Umkehr bei voller Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit. Innerhalb kurzer Zeit hat sich das Verständnis der Dieseltechnologie um 180 Grad gedreht. Wurde lange der Effizienzvorteil und damit der vergleichsweise niedrige Ausstoß von CO₂ gelobt, galt der Selbstzünder auf einmal als allein Schuldiger, der die Luft in Städten belastet. Im Zuge dieses Wandels ist die batteriebetriebene Elektromobilität fast überall zur selig machenden Alternative ernannt worden. Klar ist: Deutschland ist auf der Suche nach der richtigen Antriebstechnologie für heute und morgen. Wichtige Grundlage für die nächsten Schritte ist, dass technologieoffen nach vorne geschaut wird.

Die Grenzwerte für Schadstoffe in der Luft – insbesondere für Stickoxide – werden in zahlreichen deutschen Städten regelmäßig überschritten. Vor diesem Hintergrund ist viel Kritik an der Dieseltechnologie laut geworden, da die damit ausgerüsteten Fahrzeuge im Vergleich in höherem Maße eben jenen Schadstoff abgeben. Nehmen die aktuellen Debatten und Vorschläge aber die Ursachen des Problems voll ins Auge? Nein, bei den laufenden Diskussionen sind vielmehr so manche Verwirrungen entstanden.

Pkw und Bus gehören nicht in einen Topf

Die Wahrheit ist: Bei Abgaswertangaben für Pkw kam es zu massivem Betrug. Die Emissionen der Autos sind zum Teil drastisch erhöht. Die Bürgerinnen und Bürger haben ein Anrecht darauf, dass die bestehenden Grenzwerte für die Qualität der Luft eingehalten werden. Ansatzpunkt hierfür ist der Autoverkehr. Insgesamt 38 Prozent der NO_x-Emissionen gehen auf den Verkehr - und zum allergrößten Teil auf Pkw - zurück. Nur 4 Prozent davon - also etwa 1,5 Prozent der Gesamtbelastung - können hingegen mit Bussen in Verbindung gebracht werden. Busse tragen als effizienter öffentlicher Verkehrsträger nur zu

Moderne Diesel-Busse sind effizient und aktuell unverzichtbar für den öffentlichen Verkehr in Deutschland. Dieser muss gestärkt werden, damit es zu einer spürbaren Senkung der Emissionen im Verkehrssektor kommen kann. Das wird aber nicht erreicht, wenn im großen Stil moderne Dieselbusse nach vergleichsweise kurzer Laufzeit wieder ausrangiert werden. Es würde den öffentlichen Verkehr stattdessen schwächen, wenn zwangsweise E-Busse zur Norm werden. Denn diese sind in der Anschaffung doppelt so teuer und verfügen derzeit noch nicht über eine ausgebauten Ladeinfrastruktur. Zudem können sie aufgrund der begrenzten Speicherkapazitäten nicht überall zum



“
Der Verkehr insgesamt ist für 38 Prozent der Stickstoffoxidemissionen verantwortlich. Davon gehen nun wieder nur gut 4 Prozent auf Busse zurück.
”

einem sehr, sehr geringen Maße zu den Stickoxidemissionen bei.

Wer also einzig ihre Elektrifizierung in den Vordergrund rückt, lenkt damit von wichtigeren Schritten ab, die ausbleiben.

Einsatz kommen und sind zudem auch nicht in ausreichender Stückzahl serienreif am Markt erhältlich. Werden E-Bus übereilt und unzureichend vorbereitet verordnet, stellt den öffentlichen Verkehr vor neue Probleme. Die massiven Mehrausgaben müssten durch anderweitige Einsparungen oder Preiserhöhungen ausgeglichen werden. Qualität und Zuverlässigkeit des Busverkehrs könnten gleichzeitig leiden.

Es muss sich etwas ändern – vor allem der Modal Split

Wer die Abgasmenge im Verkehr insgesamt senken will, sollte die öffentlichen Verkehrsmittel aber vielmehr deutlich stärken. Denn wenn sie attraktive Angebote bieten können, werden sich mehr Menschen

für den Umstieg vom Pkw beispielsweise in den Bus entscheiden. Eine solche Veränderung beim sogenannten Modal Split würde in vielfacher Hinsicht nützen. Die Zahl der Staus in Städten könnte damit genauso sinken wie die Belastung mit Lärm und Schadstoffen.

Die Diesel-Steuer

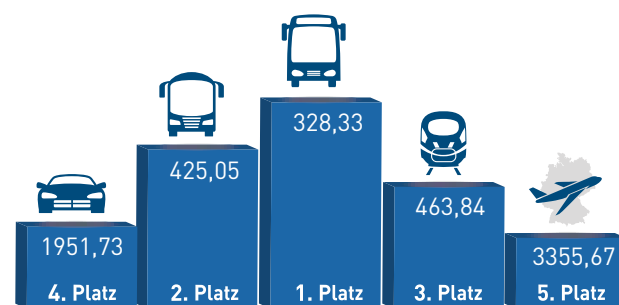
Wenn die Diesel-Steuer steigen sollte, würde sich das deutlich negativ auf den öffentlichen Verkehr auswirken, der auf den Kraftstoff derzeit noch angewiesen ist. Die Bundesregierung hat dem zwischenzeitlich vorgebrachten Ansinnen im August 2017 folgerichtig eine Absage erteilt. Dabei muss es bleiben, damit der ÖPNV bezahlbar für die Bürger ist.

Das wäre eine erfreuliche Umkehr vom aktuellen Kurs. Denn der Verkehrssektor hat seine Emissionen seit Jahrzehnten praktisch nicht reduzieren können. Der Grund für den betrüblichen gegenwärtigen Stand: Die Effizienzgewinne durch Innovationen wurden gewissermaßen aufgeessen von einer starken Zunahme des Verkehrs und immer schwereren Pkw mit gesteigertem Kraftstoffverbrauch. Der Diesel-Bus hat in dieser Zeit – mit stetig und drastisch sinkenden Emissionen – ein positives Gegengewicht gebildet.

Die Dieselsechnologie wird noch gebraucht

Der Diesel-Bus ebnet als Brückentechnologie den Weg in die Zukunft. Moderne Fahrzeuge sind sehr emissionsarm. Viele ältere lassen sich vergleichsweise günstig nachrüsten. In den kommenden Jahren gilt es, weitere Alternativen zu erproben und zur Marktreife zu führen. Dabei wird finanzielle Unterstützung durch Bund, Länder und Städte unverzichtbar sein, weil ohne sie eine funktionierende Technologie nicht einfach ersetzt werden kann. Die Förderpolitik muss – egal um welche Antriebsform es dann geht – mittelstandsfreundlich aufgestellt sein. Ohne große bürokratische Hürden und Mindestanforderungen. Nur so kann Gerechtigkeit im Wettbewerb bestehen bleiben. Bei der Förderung der Anschaffung von Elektrobusse ist derzeit leider das Gegenteil zu beobachten. Eine Richtlinie aus dem Bundesumweltministerium sieht eine Unterstützung erst beim Kauf von mehr als fünf Fahrzeugen vor. Das überfordert kleine Unternehmen und stellt damit auch einen unfairen Wettbewerbsnachteil für den Mittelstand dar.

Der niedrigste Wert bringt den Platz hoch oben auf dem Treppchen: Energieverbrauch (kj/Pkm)



Anmerkungen: Energieverbrauch und Emissionen im Fahrzeugbetrieb einschließlich der Energiebereitstellung (IWW); Berücksichtigt sind die mittleren Auslastungsgrade der Verkehrsmittel in Deutschland 2015 (außer Fernlinienbus; Mittelwert Flaxbus 2016)

Quellen: ifeu 2017, FlaxBus

Die richtige Alternative für die Zukunft kennen wir noch nicht

Die Vorfreude auf die Elektromobilität ist derzeit groß. Der Glaube an sie ebenfalls. Ein Blick auf den Alltag auf Deutschlands Straßen sowie die Kosten und Aufwände der E-Mobilität lässt einen noch zu einem anderen Schluss kommen. Experten erinnern daran, dass belastbare Aussagen über die beste Antriebsart für die Zukunft derzeit noch nicht getroffen werden können. Aus diesem Grund ist es wichtig, verschiedene Möglichkeiten für emissionsarme beziehungsweise emissionsfreie Mobilität zu sondieren und voranzubringen. Der Blick in die Zukunft – und damit auch die Förderung – muss technologieoffen sein.

Offenheit braucht es zudem auch, wenn es um den Zugang zu Informationen und Technologien geht. Im Zuge der Digitalisierung kann die Effizienz im Verkehr mit intelligenter Planung und Steuerung verbessert werden. Auch das schützt trägt zum Schutz natürlicher Ressourcen bei. Damit sich dies voll entfalten kann, müssen alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen die Chance erhalten, dass Informationen und Potenziale in ihre Angebote einfließen.

Blaue Plakette oder regionale Fahrverbote

Spätestens seit dem Urteil der Bundesverwaltungsgerichts im Februar 2018 ist klar: Fahrverbote können kommen. Derartige Einschränkungen dürfen aus Sicht des BfV auf keinen Fall für Busse gelten. Dies stünde dem eigentlichen Ziel entgegen. Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiges Hilfsmittel gegen schlechte Abgaswerte in der Luft, nicht Verursacher der Probleme.

5 VORSCHLÄGE FÜR DIE ZUKUNFT DER UMWELTSCHONENDEN MOBILITÄT

Öffentlichen Verkehr innovativ ausbauen

Der überwiegende Teil der Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland ist auf Pkw zurückzuführen. Durch attraktive und ausgeweitete ÖPNV-Angebote könnte die Zahl dieser Privatfahrten reduziert werden. Mehr Fahrzeuge, ausgewiesene Busspuren und innovative Konzepte im ländlichen Raum machen das beispielsweise möglich. Dafür braucht es aber ein echtes Bekenntnis zum ÖPNV und eine bessere finanzielle Ausstattung.

Mobilitätsangebote optimal vernetzen

Um mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn zu gewinnen, braucht es auch Fortschritte bei der Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger. Es gilt zentrumsnahe Mobilitätsknoten auszubauen, an denen ein leichter Umstieg möglich ist.

Effizienz belohnen, statt bestrafen

Unter anderem die Zahlen des Umweltbundesamtes weisen Busse als sehr umweltfreundliches Verkehrsmittel aus. Steigende Kosten für den Busverkehr – etwa durch eine Maut, die derzeit im Zuge der Diskussionen in Brüssel über die Eurovignetten-Richtlinie droht – bringen daher eine falsche ökologische Lenkungswirkung mit sich.

Gute Infrastruktur für alternative Antriebe schaffen

Moderne Diesel-Busse sind hocheffiziente und umweltschonende Fahrzeuge. In Zukunft können die Emissionen bei Bussen mit alternativen Antrieben noch weiter sinken. Dafür gilt es den Aufbau einer notwendigen Lade- und Tankstelleninfrastruktur voranzutreiben.

Förderung fair und technologieoffen gestalten

Alternative Antriebe sind unter anderem auch bei der Fahrzeugbeschaffung derzeit noch mit einem großen finanziellen Zusatzaufwand verbunden. Bürokratische Hürden schneiden kleine und mittelständische Unternehmen mitunter von der Förderung etwa für den Kauf von Elektrobussen ab. Damit werden Chancen verschenkt. Die Busunternehmen verdienen eine faire und leicht zugängliche Förderlandschaft, die technologieoffen gestaltet werden muss.

Bayerische Klima-Allianz

Gemeinsame Erklärung
der Bayerischen Staatsregierung und des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO)
für eine Zusammenarbeit zum Schutz des Klimas

vom 29. September 2020

Bayerische Klima-Allianz

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit und kann nur gesamtgesellschaftlich gemeistert werden. Die Bayerische Staatsregierung, Bayerns Wirtschaft und Wissenschaft, Verbände und Kommunen, aber auch alle Bürgerinnen und Bürger sind jeweils in ihrem Aktionsbereich gefordert. Die gesellschaftlichen Akteure zu vernetzen, sich gegenseitig bei Maßnahmen zum nachhaltigen Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel zu unterstützen, Wissen zu vermitteln und zum Handeln zu motivieren, sind die wesentlichen Anliegen der Bayerischen Klima-Allianz.

Die Partner in der Bayerischen Klima-Allianz verfolgen ehrgeizige Klimaschutzziele u. a. zur Energieeinsparung, zur Steigerung der Energieeffizienz, zum Ausbau erneuerbarer Energien, in der Umweltbildung und Wertediskussion in unserer Gesellschaft. Damit soll das Bewusstsein für die Notwendigkeit, Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel rasch und nachhaltig zu ergreifen, verankert werden. Die Vernetzung aller Akteure in der Bayerischen Klima-Allianz ist Garant für deren Erfolg.

Kurzportrait

Der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) vertritt seit 1946 die rund 1.050 privaten Busunternehmen in Bayern. Er fungiert als Arbeitgeberverband und Interessensvertretung des bayerischen Omnibusgewerbes auf Landes-, Bundes- und Europa-Ebene. Der LBO versteht sich als Ansprechpartner für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit für alle fachlichen und gewerbepolitischen Fragen rund um den Verkehr mit Omnibussen. Die überwiegend mittelständischen, familiengeführten Busunternehmen mit ihren ca. 17.000 Mitarbeitern und rund 10.000 Bussen sind im Liniennah- und Fernverkehr, im Schüler- und Ausbildungsverkehr sowie Reise- und Gelegenheitsverkehr tätig. Gemeinsam mit kommunalen Unternehmen und deren Flotte von etwa 4.000 Bussen befördern sie jährlich 782 Millionen Fahrgäste.

Gemeinsame Erklärung

Emissionsarme Mobilität ist eine der großen Herausforderungen unserer Zukunft. Omnibusse spielen dabei eine wichtige Rolle. Als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr bündeln sie die Verkehrsströme, vermeiden Individualverkehr, schonen die Ressourcen und sind – in Anbetracht der pro Personenkilometer ausgestoßenen Treibhausgase – im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr emissionsarm. So reduzieren Busse nicht nur die Zahl der Fahrzeuge und Staus auf der Straße, sondern auch die Emission von Luftschadstoffen. Damit können Busse als Alternative für den motorisierten Individualverkehr einen großen Beitrag zur Entlastung der Umwelt und zum Klimaschutz beisteuern.

Beim Einsparen von Treibhausgasen etwa ist der Bus im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern führend. Reise- und Fernlinienbusse geben laut Umweltbundesamt (UBA) nur 31 bzw. 29 Gramm CO₂-äquivalent pro Personenkilometer ab – weniger als der Zugverkehr auf langen Distanzen (32 Gramm) und ein Bruchteil verglichen mit Flugzeugen (230 Gramm).¹

Auch beim Feinstaub stehen Busse gut da: 96 Prozent der Feinstaubbelastung im Verkehrssektor gehen auf Pkw und Lkw zurück. Der Bus ist lediglich für 3 Prozent der Feinstaubbelastung durch den Fahrzeugverkehr in Deutschland verantwortlich. Das ist weniger als 1 Prozent der Gesamtbelastung. Was die NO_x-Emissionen betrifft, so gehen insgesamt 38 Prozent auf den Verkehr – und zum allergrößten Teil auf Pkw – zurück. Nur 4 Prozent davon – also etwa 1,5 Prozent der Gesamtbelastung – können auf die Emissionen von Bussen zurückgeführt werden.²

Damit produzieren moderne Omnibusse nach Berechnungen des UBA die geringsten Umweltkosten von allen motorisierten Fahrzeugtypen in Deutschland.

Überdies sparen Busse Platz: Berücksichtigt man die durchschnittliche Sitzbelegung von Kraftomnibussen und Pkw, dann ersetzt ein einziger Reisebus bis zu 30 Pkw. Zudem beansprucht er auf der Straße den Platz von nur drei Pkw und ist somit gerade in städtischen Zielgebieten unschlagbar. Nicht zu vergessen der damit verbundene deutlich geringere Flächenbedarf für Parkraum und die stark verminderten Lärmemissionen.

Die Bedeutung des Omnibusses als umweltfreundliche Alternative sollte in den kommenden Jahrzehnten aber noch weiter zunehmen – sowohl für den privaten Urlaub als auch im öffentlichen Verkehr. In Stadt und Land besteht dabei gleichermaßen Handlungsbedarf.

Engagement im Rahmen der Bayerischen Klima-Allianz

Mit dem Beitritt zur Bayerischen Klima-Allianz möchte der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) zusammen mit seinen Mitgliedsunternehmen den Klimaschutz im Verkehr weiter verbessern und noch mehr Bürgerinnen und Bürger für den Umstieg auf den umweltfreundlichen Busverkehr gewinnen. Der LBO kann und will den Anteil des Omnibusses sowohl im Liniennah- und Fernverkehr als auch im Ausflugs- und Reiseverkehr erhöhen.

Durch Werbe- und Informationskampagnen sowie Imagemaßnahmen wollen wir die Umweltverträglichkeit des Busverkehrs noch mehr in das Bewusstsein der Gesellschaft bringen und den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche und umweltschonendere Verkehrsmittel fördern. Hierfür stellt der LBO umfangreiches Informationsmaterial zur Verfügung und wirkt an bundesweiten und internationalen Imagekampagnen mit.

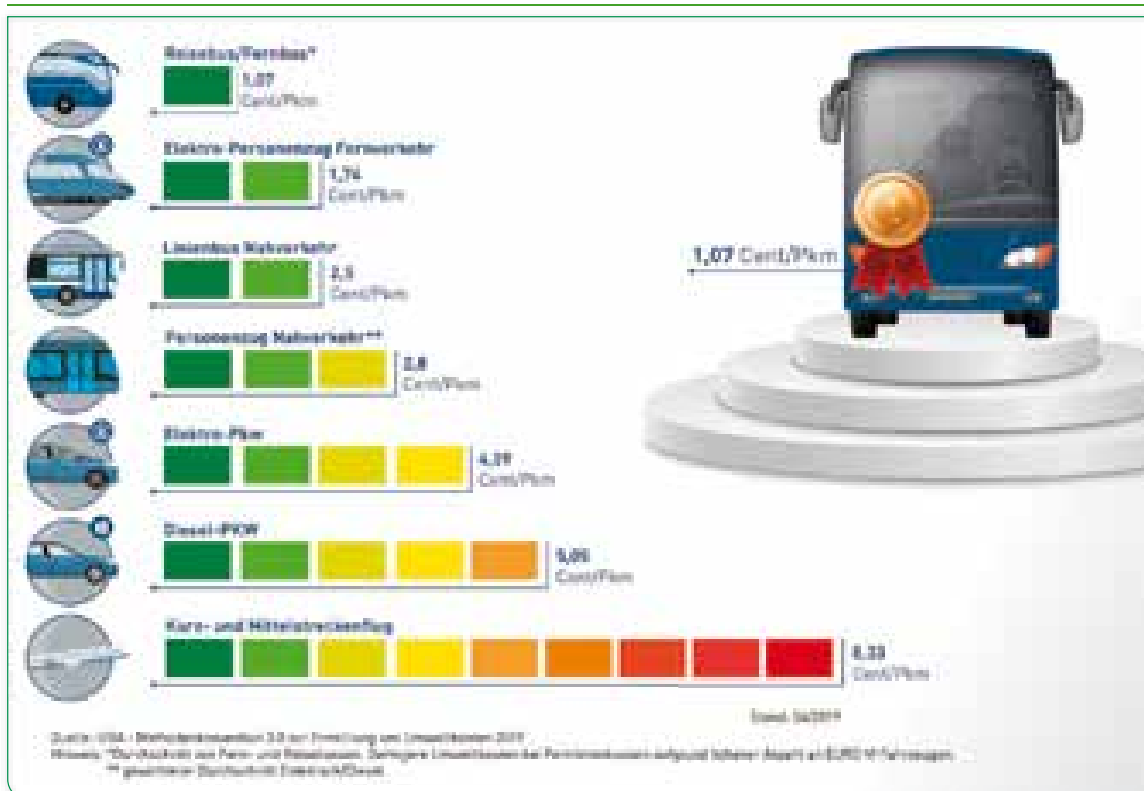
Gemeinsam mit unserem Bundesverband sowie dem internationalen Dachverband verfolgt der LBO beispielsweise mit der Smart-Move-Kampagne ein wichtiges übergeordnetes Ziel: Doubling the Use. Auf Deutsch: Die Fahrgastzahlen sollen europaweit langfristig verdoppelt werden – zulasten des Pkw-Verkehrs und zugunsten der Umwelt. Auf bayerischer Ebene unterstützt der LBO dieses Ziel durch regionale Maßnahmen und Anstrengungen.

Der Bus im PNV – Auf kurzen Strecken die Umwelt langfristig schützen

Der PNV mit Bussen ist in Bayern ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und garantiert die Anbindung von ländlichen Regionen mit den städtischen Bereichen. Es gilt künftig, auch die Beförderungskette hin zu Ballungsgebieten und Verbundräumen durch attraktivere Angebote zu stärken und damit den Umstieg auf den PNV zu forcieren. Durch regelmäßige Haltestellenbedienung, optimale Vernetzung und Abstimmung des Liniennetzes sowie die Verknüpfung und Anbindung an die Schiene soll eine größtmögliche Mobilität zu günstigen und attraktiven Tarifen sichergestellt werden.

Um den Individualverkehr zu reduzieren, strebt der LBO deshalb eine intelligente Vernetzung bestehender PNV-Angebote mit anderen Mobilitätskonzepten

Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland



ten an. Car-Sharing-Angebote, Fahrradverleihsysteme, Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen können dazu beitragen, den Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs weiter zu verbessern. Moderne IT-gestützte Angebote, APP-basierte Vertriebswege und flexible Angebote wie On-Demand-Verkehre, flexible Rufbussysteme, Anruf-Sammeltaxis etc. bieten ebenfalls gute Möglichkeiten, die Systemvorteile des PNV mit Bussen zu ergänzen. Im ländlichen Raum und in kleineren Städten sorgen bedarfsorientierte, flexible Mobilitätskonzepte für ein bürgernahes, attraktives Verkehrsangebot für alle Bevölkerungsgruppen.

Der Bus im Tourismus – sauber Urlaub machen

Der Bustourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. In Bayern nutzten 2016 über 18 Millionen Fahrgäste den Bus für eine Reise oder einen Ausflug. Ob Emissionen oder Energieverbrauch: Der Reisebus ist ein sehr effizientes Verkehrsmittel für den Urlaub. Ganz besonders deutlich wird dies, wenn man seine Umweltbilanz mit denen von Pkw und Flugzeug vergleicht.

So hat ein Reisebus nach Berechnungen des ifeu Instituts von 2017 mit 425 Kilojoule pro Personenkilometer einen unschlagbar geringen Energieverbrauch. Beim Pkw liegt dieser Wert mit mehr als 1.900 Kilojoule fast fünfmal so hoch. Und das Flugzeug kommt auf einem Inlandsflug auf weit über 3.300 Kilojoule pro Personenkilometer. Das ist fast achtmal so viel wie beim Bus.

Der Bus im Fernverkehr – große Distanz, noch größere Wirkung

Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs 2013 hat sich neben der Bahn eine zweite umweltfreundliche Alternative zu Flugzeug und Pkw etabliert, die insbesondere Menschen in kleinen und mittelgroßen Städten, die vom Bahnnetz abgeschnitten sind, saubere ortsnahe Fernverkehrsverbindungen bietet. Dank attraktiver Preise und zusätzlicher Angebote (z. B. WLAN) verzichteten laut Fahrgastbefragungen des IGES Instituts 2014 zufolge rund 15 Prozent der Fahrgäste im Fernbus auf eine Fahrt mit dem eigenen Pkw. Dies allein entspricht einer jährlichen Einsparung von etwa 56.000 Tonnen Kohlendioxid.³

Omnibusse sind Teil der Lösung – erst emissionsarm, dann emissionsfrei

Neben einer Steigerung der Fahrgastzahlen in allen Verkehrsarten mit Omnibussen ist ein sukzessiver Ausbau einer schadstoffarmen und energieeffizienten Busflotte in Bayern anzustreben. Dazu sollen – auch bei kleinen und mittelständischen Betrieben

sowie im ländlichen Raum – nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsmittel und Konzepte gestärkt werden.

Der weitaus größte Teil der Busse im Freistaat Bayern wird gegenwärtig mit Dieselmotoren betrieben. Andere Antriebstechniken wie Erdgas, Hybrid und Elektro machen zusammen etwa drei Prozent aus. Inzwischen (Stand 2018) verfügen aber rund 40 Prozent der eingesetzten Kraftomnibusse in Bayern über einen sauberen Dieselmotor der Abgasnorm Euro VI. Der LBO setzt sich für eine weitere Modernisierung der bayerischen Busflotte sowie eine technologieoffene Suche nach alternativen Antrieben ein. Dabei muss besonders darauf geachtet werden, dass auch der Mittelstand wettbewerbsfähig bleibt. Die bei der Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben anfallenden Mehrkosten dürfen nicht zu höheren Fahrpreisen und damit einer geringeren Attraktivität des PNV führen.

Der Diesel-Bus ebnet als Brückentechnologie den Weg in die Zukunft. Moderne Fahrzeuge der wirksamen Abgasnorm Euro VI sind ausgesprochen emissionsarm und effizient. Busse mit höheren Abgasnormen lassen sich vergleichsweise günstig mit Abgasnachbehandlungssystemen nachrüsten. In den kommenden Jahren gilt es, weitere Alternativen zu erproben und zur Marktreife zu führen.

Gemeinsam mit unseren Unternehmen wollen wir im Rahmen der Klima-Allianz Bayern den Mobilitätswandel im Freistaat zukunftsorientiert und konstruktiv mitgestalten und einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Dazu verfolgen der LBO und seine Mitgliedsunternehmen folgende Ziele:

- 1. Müllvermeidung:**
Getränke und Speisen an Bord von Fern- und Reisebussen werden aktuell zum überwiegenden Teil mit Einwegbechern und -geschirr serviert. Soweit logistisch möglich und sinnvoll sagen die Reiseunternehmen zu, zukünftig auf Mehrwegalternativen zur Müllvermeidung zu setzen. Der LBO unterstützt seine Mitglieder, indem er einen gebrandeten Mehrwegbecher zu günstigen Konditionen anbietet. Unser Ziel ist, dass bis 2022 auf Tages- und Fernbusreisen mindestens 25 Prozent der Unternehmen Mehrwegprodukte einsetzen.
- 2. Energieeinsparung:**
Die beste Energie ist die, die erst gar nicht gebraucht wird. Das gilt nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch an den Standorten des LBO und seiner Mitgliedsunternehmen. Der LBO wird seinen Mitgliedern Materialien zur Mitarbeitersensibilisierung sowie praktische Informationen zur Energieeinsparung bei konkreten baulichen

und technischen Maßnahmen vor Ort, sowohl in den Bürogebäuden als auch in den Kfz-Werkstätten, zur Verfügung stellen. Unser Ziel ist, dass bis 2025 mehr als 75 Prozent der Unternehmen ISO 50001-konform wirtschaften.

3. Fahrerschulungen:

Der Beruf des Busfahrers ist verbunden mit einem hohen Maß an Verantwortung. Verantwortung nicht nur für die Sicherheit der Fahrgäste, sondern auch für eine vorausschauende spritsparende Fahrweise. Die LBO-Mitgliedsunternehmen sagen daher zu, ihre Fahrer in regelmäßigen Abständen entsprechend zu sensibilisieren und zu schulen. Der LBO unterstützt sie dabei mit konkreten Hinweisen und Hilfestellungen. Unser Ziel ist, den Dieserverbrauch in diesen Unternehmen hierdurch dauerhaft um bis zu fünf Prozent zu senken.

4. Flottenerneuerung & synthetische Kraftstoffe:

Die Mitgliedsunternehmen des LBO verfügen über eine Busflotte von rund 10.000 Fahrzeugen, die fortlaufend durch den Ersatz alter durch neue, umweltschonendere Fahrzeuge erneuert wird. Im Rahmen der Klima-Allianz Bayern bestätigen die Unternehmen zusätzlich ihr großes Interesse, zukünftig alternative Antriebe, wie z. B. Elektro, Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe, nutzen zu wollen. Grundsätzlich sehen wir in einer weiterhin konsequenten Erneuerung der Busflotten auf durchgängig saubere Diesel der Euro-Norm VI sowie in der Nutzung synthetischer Kraftstoffe aus klimaneutraler Herstellung, ein erhebliches Einsparpotential. Unser Ziel ist, den Anteil synthetischer Kraftstoffe dauerhaft zu erhöhen.

5. Öffentlichkeitsarbeit:

Tue Gutes und rede darüber. Durch eine konsequente, nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit, bei der wir auch die Busse als rollende Werbeplattformen nutzen wollen, möchten wir den Menschen die ökologischen Vorteile des Busverkehrs, sowohl im Nah- als auch im Fernreiseverkehr, näherbringen und sie von dieser Alternative zum eigenen Pkw überzeugen. Der LBO und seine Mitglieder bekennen sich zur Charta der Bayerischen Klima-Allianz und den darin beurkundeten Grundwerten, insbesondere dem Ziel der Klimaneutralität. So ergreift die LBO-Geschäftsstelle geeignete Maßnahmen, um den durch sie verantworteten Ausstoß an Treibhausgasen signifikant zu senken und ihr Wirtschaften bis 2022 durch Kompensation klimaneutral zu stellen. Sie folgt damit mehreren Mitgliedsunternehmen und stellt eine wichtige Vorbildfunktion für andere LBO-Mitgliedsunternehmen dar. Darüber hinaus fühlen sie sich den Zielen dieser Vereinbarung verpflichtet. Sie arbeiten konse-

quent an ihrer Umsetzung und sind bereit, zur Kontrolle der Zielerreichung jährlich über umgesetzte Maßnahmen im Sinne dieser Vereinbarung Auskunft zu geben.

München, 29. September 2020

Für den LBO:

Dr.-Ing. Sandra Schnarrenberger

Präsidentin

Für die Bayerische Staatsregierung

Dr. Markus Söder, MdL

Bayerischer Ministerpräsident

Hubert Aiwanger, MdL

Bayerischer Staatsminister für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

Thorsten Glauber, MdL

Bayerischer Staatsminister für
Umwelt und Verbraucherschutz

Kerstin Schreyer, MdL

Bayerische Staatsministerin für
Wohnen, Bau und Verkehr

¹TREMOD 6.02, Umweltbundesamt, 01/2020

²TREMOD 5.64, Umweltbundesamt, HBEFA 3.3

³Umweltbilanzierung Fernlinienbus, Ifeu 2017





