

„Ilgmann biegt sich Realität mit falschen Zahlen zurecht“

Bahn-Umwelt-Zentrum wirft FAS-Gastautor unseriöse Zahlentricks vor

(Berlin, 17. Oktober 2007) Die Deutsche Bahn AG wirft dem Gutachter und Autor Gottfried Ilgmann unseriöse Zahlentricks vor. In mehreren Beiträgen für die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 14. Oktober 2007 hatte Ilgmann den Umweltvorsprung der Bahn in Frage gestellt und mit falschen Zahlen argumentiert. Joachim Kettner vom Bahn-Umwelt-Zentrum: „Ilgmann hat sich die Wirklichkeit zurechtgebogen – in wessen Interesse auch immer. Über seine Motive kann nur spekuliert werden. Ebenso wie die Redaktion hat er es leider nicht für nötig befunden, seine ‚wahren Zahlen‘ mit uns zu diskutieren und seine Quellen offenzulegen. Wir werden diese offenbar bewussten Desinformationen nicht hinnehmen.“

Die DB AG hatte bereits am Sonntag die Darstellung Ilgmanns vehement zurückgewiesen. Im Folgenden weist das Bahn-Umwelt-Zentrum detailliert nach, warum Herr Ilgmann seine Argumentation auf falschen, teils auf veralteten Bahnzahlen aufgebaut hat. Die aktuellen Zahlen der Bahn stehen online unter www.db.de/umwelt und sind mehrfach veröffentlicht, zuletzt im Nachhaltigkeitsbericht 2007. Unter dieser Berücksichtigung gilt für die Bahn:

- Pro Person und 100 Kilometer hat die Bahn im Fernverkehr umgerechnet nur 2,9 Liter Benzin verbraucht, das entspricht 47 Gramm CO₂ je Kilometer.
- Der Energieverbrauch im „stationären Bereich“ – das sind Bahnhöfe, Betriebszentralen, Signalanlagen, Rangierbahnhöfe – ist für keinen Verkehrsträger ermittelt. Deshalb ist eine hypothetische Annahme von Herrn Ilgmann nicht belastbar. Diese Meinung wird auch vom Umweltbundesamt und vom ifeu (Institut für Energie- und Umwelt) vertreten.
- Die Bahn vermittelt nicht nur Durchschnittswerte hinsichtlich Verbrauch und Emission, sie gibt darüber hinaus ganz präzise Antworten auf jede konkrete Reise – Verkehrsträger übergreifend. Der vom ifeu entwickelte Umweltmobilcheck - www.bahn.de/umweltmobilcheck - vergleicht die Ökowirkung zwischen Pkw, Bahn, Flugzeug – von Tür zu Tür.
- Allen Berechnungen liegt der Primärenergieaufwand zugrunde. Das heißt: Die Verbrauchswerte enthalten auch alle Verluste entlang der sogenannten Vorkette von der Förderung über die Umwandlung im Kraftwerk und Übertragung des Stroms bis zum Stromabnehmer. Der Pkw misst die Benzinverbräuche hingegen

Presseinformation

erst ab Zapfsäule.

Für eine ökologische Bewertung der Verkehrsträger ist – fast immer – nur die Auslastung entscheidend. Nicht so beim Flieger, obwohl auch dort eine voll besetzte Maschine günstiger ist. Hier multipliziert sich die klimaschädigende Wirkung in hohen Flughöhen um den Faktor zwei bis vier. Das weiß Herr Ilgmann, unterschlägt es aber.

Die Bahn nutzt nahezu alle verfügbaren Energiequellen, vom Diesel bis zum Solarstrom. Bei der elektrischen Traktion entspricht der Energieträgermix weitgehend dem der öffentlichen Stromversorgung. Zu unterstellen, dass ein höheres Reisendenaufkommen bei der Bahn zu einem Zukauf „schlechter“ Energien – also CO₂-intensiver Energie – führt, ist ein absurdes Gedankenexperiment. Die Verkehrsleistung der Bahn wächst vor allem durch eine Erhöhung ihrer durchschnittlichen Auslastung. Der spezifische Energieverbrauch pro Person wird deshalb sogar günstiger.

Unbestritten ist der Fernreisebus ein klimafreundliches Verkehrsmittel, weil seine Auslastung hervorragend ist. Er ist aber mit dem Angebot des regelmäßigen Taktverkehrs wie bei der Bahn nicht vergleichbar. Seriös könnte er allenfalls mit den Sonderzügen der Bahn verglichen werden und diese sind bis zu 100 Prozent ausgelastet.

Es bleibt der schale Beigeschmack zurück, dass Gottfried Ilgmann der Bahn - wie schon seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten - die noch vorhandenen Effizienzpotenziale vorhalten will. Er ignorierte dabei aber, wie weit das Unternehmen bei deren Hebung bereits voran gekommen ist: 2002 lagen die spezifischen CO₂-Emissionen um 25,9 Prozent unter den Werten von 1990. Die Bahn ist das einzige Verkehrsunternehmen mit einem bis 2020 reichenden „Klimaschutzprogramm“, das von 2002 an weitere 20 Prozent weniger CO₂ je Fahrt realisieren will.

Ilgmann betätigt sich mit seiner Zahlenakrobatik aber als Stichwortgeber für zweifelhafte Konzepte, wenn im FAS-Kommentar der konkrete Klimaschutzbeitrag, den viele Umsteiger leisten, mit den Worten madig gemacht wird, dass es dem „Klima mitnichten hilft, wenn der deutsche Pkw-Besitzer, statt gewohnheitsmäßig über die Autobahn zu hetzen, gelegentlich in den ICE steigt.“

Joachim Kettner: „Fakt ist, dass Umsteiger vom Pkw sofort zwei Drittel CO₂ bei gleicher oder einer besseren Performance einsparen können und daher Bahn fahren natürlich doch dem Klima hilft. Es ist beschämend, wie wenig konstruktiv mit dem Öko-Thema umgegangen wird. Alle Verkehrssysteme haben ihre Vor- und

Presseinformation

Nachteile. Jetzt ist nicht die Zeit der Zahlenkämpfe, jetzt gilt es, durch eine intelligente Vernetzung der Verkehrsträger die Mobilität so umweltverträglich wie möglich zu gestalten.“

Deutsche Bahn AG
Christine Geißler-Schild
Sprecherin Systemverbund
www.db.de

Im Internet

Bahn und Umwelt: <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/umwelt/umwelt.html>