

## Gerechnet I

**POLITIK UND WISSENSCHAFT** Zur *Berichterstattung „Bahnfahren und Klima“* (14. Oktober):

In mehreren Beiträgen wurde der Umweltvorsprung der Bahn in Frage gestellt. Die Autoren hantieren dabei jedoch mit vielen unseriösen Schätzungen und veralteten Zahlen. Sie konstruieren Zusammenhänge, ohne deren „wahre“ Quellen zu benennen, und ziehen dann den Schluss, dass Klimaschutzründe nicht für die Bahn sprechen würden. Die aktuellen Zahlen sind jedoch kein Geheimnis und jedem unter [www.db.de/umwelt](http://www.db.de/umwelt) frei zugänglich.

Und das sind die Fakten: Bei einer Fahrt in einem DB Fernverkehrszug wurden 2006 durchschnittlich umgerechnet nur 2,9 Liter Kraftstoff pro Person und 100 Kilometer verbraucht beziehungsweise 47 Gramm pro Kilometer des Treibhausgas CO<sub>2</sub> emittiert. Diese Daten ergeben sich aus kontinuierlichen Zählungen der Reisenden in den Zügen und dem gemessenen Energieverbrauch. Wenn diese pauschale Aussage nicht reicht, kann die Umweltwirkung einer konkreten Reise- oder Transportkette unter [www.db.de/umweltmobilitaet](http://www.db.de/umweltmobilitaet) für den Personenverkehr beziehungsweise [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org) für den Güterverkehr ermitteln. Die Methodik für diese Umweltbetrachtungen wurde übrigens vom Institut für Energie und Umwelt entwickelt und vom Umweltundesamt validiert. Selbstverständlich enthalten unsere Angaben auch den Energieverbrauch für die Gewinnung, den Transport und die Verarbeitung der Energieträger wie Rohöl oder Kohle, das heißt die sogenannte Vorkette.

Wäre eine seriöse Auseinandersetzung mit dem Thema gewollt gewesen, hätte auch der Redaktion ein Blick ins Internet genügt. So bleibt der schale Beigeschmack zurück, dass nicht sein kann,

was nicht sein darf. Fakt ist aber, dass Umsteiger vom Pkw schon heute im Fernverkehr sofort zwei Drittel CO<sub>2</sub> einsparen können und daher Bahn fahren natürlich doch dem Klima hilft. Dabei gilt die Faustregel: Je mehr Menschen mit einem Zug reisen, desto geringer ist der jeweilige Anteil an Verbrauch und Emissionen.



Bahnleise

Foto: Wonge Bergmann

nen für diese Fahrt. Eine einfache Recherche hätte auch ergeben, dass die DB schon seit vielen Jahren sehr verantwortungsbewusst mit dem Thema Klimaschutz umgeht, sich anspruchsvolle Ziele steckt und diese auch einhält. Von 1990 bis 2002 haben wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Zugfahrten um 25,9 Prozent gesenkt. Darauf aufbauend hat der Vorstand dann das „Klimaschutzprogramm 2020“ beschlossen – ein für ein Verkehrsunternehmen einzigartig langfristiges Programm. Bis 2020 werden wir danach die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Züge noch einmal um mindestens 20 Prozent senken. Gegenüber 1990 ist das eine Reduktion von über 40 Prozent.

## LESERBRIEFE



friedigend besetzt sind. Die höheren Auslastungszahlen der DB sind im Vergleich zur SBB also durchaus plausibel. Auch wenn man als Schweizer öV-Reisender in

Und darum sollte es uns eigentlich allen gehen: Statt ideologischer Zahlenspiele rein handeln, den jeweiligen technisch-technologischen Vorreile eines jeden einzelnen Verkehrsträgers ausbauen und durch eine intelligente Vernetzung der Verkehrsträger den Umweltvorsprung der Bahn für das gesamte Verkehrssystem nutzbar machen.

*Joachim Kettner, Leiter Bahn-Umwelt-Zentrum, Deutsche Bahn AG, Berlin*

## Gerechnet II

**POLITIK UND WISSENSCHAFT** Zur *Berichterstattung „Bahnfahren und Klima“* (14. Oktober):

Ihr Bericht zum Energieverbrauch der Bahn ist wie auf der Front angekündigt sehr bahnkritisch geraten. Sie bemühen dazu auch Zahlen der Schweizer SBB, um plausibel zu machen, dass die DB ihre Sitzplatzauslastung „schönt“. Bei der vorbildlichen SBB, so Ihre Argumentation, sei die Auslastung kleiner, als sie die DB angebe, also könne sie bei der DB auch nicht stimmen. Das ist pure Spekulation. Die Zahlen der SBB und des gesamten öffentlichen Verkehrs in der Schweiz liegen deshalb tiefer als bei der DB beziehungsweise in Deutschland, weil die Schweiz politisch bewusster und von Mehrheiten immer wieder bestärkt ein großzügiges Angebot im öffentlichen Verkehr wünscht.

Die SBB etwa fährt im Regionalverkehr auch in Schwachlastzeiten durchgehend im Stunden- oder Halbstundentakt, zu Zeiten also, in denen die DB Züge mangels Nachfrage einfach ausfallen lässt. Dass Dörfer mit 3000 oder 4000 Einwohnern sonntags von jeglichem öffentlichen Verkehr abgeschnitten sind, wie in Deutschland durchaus vorkommend, ist in der Schweiz nicht möglich. Auch wenn die Postautos oder Regionalverkehrszüge hier dann eben nur un-

Deutschland das Magerangebot im Regionalverkehr natürlich bedauert. Im Übrigen ist der Artikel über weite Strecken durchaus gut recherchiert. Im Fazit ist Ihre Feststellung, man müsse das System dynamisch, also unter dem Gesichtswinkel der „Zuwachsbetrachtung“ anschauen, richtig. Ihr Versuch, die Bahnvorreile kleinzureden, wird aber im Wesentlichen dem Auto Zuwächse bringen.

*Hans Kaspar Schiesser, Forschung und Verkehrspolitik im Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz, Bern*

## Ungerecht

**WIRTSCHAFT** Zu „Angriff auf das deutsche Gymnasium“ von Lisa Nienhaus (14. Oktober):

Die pauschale Verurteilung des Gymnasiums scheint mir nicht gerechtfertigt zu sein. Gymnasien sind nicht nur die sozial homogenen Bildungsanstalten in den Vierteln der Besserverdienenden, die mancher mit dem Begriff assoziiert mag. Gymnasien gibt es auch in Nord-Neukölln, wo ich seit 30 Jahren arbeite, und sie bringen die besagten Kinder aus bildungsfernen Elternhäusern und Kin-