

Jetzt wenden! Klimaschutz erfordert eine andere Verkehrspolitik Maßnahmenpaket des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und des ökologischen Verkehrsclubs VCD für eine klimaverträgliche Mobilität

Berlin: 20. Juli 2017

Präambel:

Das umweltpolitische Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 – bis Mitte dieses Jahrhunderts die Wirtschaftssysteme von fast 200 Unterzeichnerstaaten zu „dekarbonisieren“, also weitgehend unabhängig von fossilen Ressourcen zu machen – stellt sämtliche klimarelevante Sektoren vor erhebliche Aufgaben. Neben großen Treibhausgas-Verursachern wie dem Energie- oder dem Agrarsektor bedeutet dies vor allem für den Verkehrsbereich eine enorme Herausforderung. Dieser gilt als „klimapolitisches Sorgenkind“. Während in den anderen Bereichen der Treibhausgasausstoß seit 1990 zum Teil erheblich sank, liegt er aktuell beim Verkehr sogar über dem Ausgangsniveau und gefährdet so nicht nur das Erreichen des deutschen Klimaziels für 2020, sondern macht auch die von der Bundesregierung in Paris abgegebenen Zusagen ungläubwürdig. In Deutschland liegt der Anteil des Verkehrs an den gesamten in die Berechnungen einbezogenen Treibhausgasemissionen gegenwärtig bei rund einem Fünftel. Im Vergleich zu 2015 stiegen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im zurückliegenden Jahr noch einmal um 3,4 % (das entspricht rund fünf Millionen zusätzlichen Tonnen CO₂-Äquivalent allein in 2016). Eine Trendwende ist nicht erkennbar. Im Gegenteil: Ohne Rücksicht auf klimapolitische Notwendigkeiten und ohne jede gesetzgeberische Kreativität, die den Erfordernissen einer modernen Mobilitätspolitik gerecht werden könnte, trieb die schwarz-rote Bundesregierung das Wachstum des Straßen- und Luftverkehrs weiter voran. Entschiedene Weichenstellungen hin zu einer durchgreifenden „Verkehrswende“ gehören inzwischen zu den drängendsten Aufgaben einer neuen Bundesregierung. Der im November 2016 vom Kabinett beschlossene „Klimaschutzplan 2050“ gibt mit dem Fernziel eines klimaneutralen Verkehrs bis Mitte des Jahrhunderts die Richtung vor und macht dem Verkehrssektor schon für 2030 ambitionierte Vorgaben: Bis dahin soll dessen Treibhausgasausstoß um mindestens 40 Prozent sinken. Bereits bis 2020 soll der Verkehr durch die im Dezember 2014 beschlossenen Maßnahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 seine Treibhausgasemissionen um 7 bis 10 Millionen Tonnen reduzieren. Die Fortsetzung des aktuellen Trends hingegen führt zu einem Anstieg der verkehrsbedingten Emissionen von über 20 Millionen Tonnen bis 2020.

Fazit: Wenn eine neue Bundesregierung die mit dem Klimaschutzplan und dem Kabinettsbeschluss vorgezeichneten Ziele tatsächlich erreichen will, muss sie rasch und konsequent handeln. BUND und VCD fordern deshalb entschlossene verkehrspolitische Maßnahmen zur Durchsetzung einer klimaverträglichen Mobilität.

Sofortmaßnahmen zur Stabilisierung der Treibhausgasemissionen bis 2020:

Dringend erforderlich sind sofort wirksame Maßnahmen zur Stabilisierung der vom Verkehr emittierten Treibhausgase sowie die dazugehörigen politischen Beschlüsse und die Einleitung längerfristiger Maßnahmen zur Umkehr des bisherigen Trends ansteigender verkehrsbedingter Emissionen. Umgehend verabschiedet werden müssen außerdem eine Reihe infrastruktureller Maßnahmen, damit diese in den nächsten Jahren eine das Klima entlastende Wirkung entfalten können.

Dazu gehören vor allem:

- Die Subventionierung des Dieselmotors für Pkw muss sofort abgeschafft werden. Ein früher eventuell noch vorhandener „Klimavorteil“ von Dieselautos ist durch das Ansteigen des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts, einer durchschnittlich größeren Motorleistung und aufgrund der Zunahme des Anteils

sogenannter „Sport Utility Vehicles (SUV)“ längst nicht mehr gegeben. Inzwischen emittiert ein durchschnittlicher Diesel-Pkw genauso viel CO₂ wie ein durchschnittlicher Benzin-Pkw. Die im Vergleich zu Benzin um 18 Cent pro Liter niedrigere Besteuerung des Diesels schafft zudem Anreize zum Vielfahren. Dies ist Ursache dafür, dass die durchschnittliche jährliche Fahrleistung von Diesel-Pkw mit derzeit rund 20.000 km etwa doppelt so hoch ist wie jene von Pkw mit Ottomotoren. Folglich sind auch die CO₂-Emissionen von Diesel-Autos etwa doppelt so hoch.

- Die Trassenpreise der Bahn müssen dauerhaft halbiert werden. Die im Juni 2017 vom Bundesverkehrsministerium in Aussicht gestellte Absenkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr um 47 % ab 2018 ist ein erster notwendiger Schritt. Der Grund: Im Gegensatz zum Straßenverkehr wird auf der Schiene überall und in vollem Umfang Schienenmaut gezahlt. Diese Korrektur soll eine Verkehrsversverlagerung hin zur Schiene bewirken und nach Aussage der DB AG einen CO₂-Minderungseffekt von rund einer Million Tonnen pro Jahr bewirken. Eine vergleichbare Maßnahme im Personenverkehr steht aus. Erforderlich sind außerdem klare politische Entscheidungen zum Ausbau der Bahnkapazität bis 2030. Der zügige Ausbau überlasteter Bahn-Knotenpunkte (u.a. fünf Großknoten), die Planungsbeschleunigung von im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 noch nicht bewerteter Streckenvorhaben (insgesamt 39 Projekte) sowie die Herstellung der Befahrbarkeit des Netzes durch Güterzüge der europäischen Standardlänge (740 m) sind für das Erreichen der Klimaschutzziele essentiell. Andernfalls wird das Bahnnetz keine weiteren Transport-Kapazitäten aufnehmen können.
- Auch im weiterhin stark wachsenden Flugverkehr sind Maßnahmen zur Verringerung der Klimabelastung unverzichtbar. Einzige Lenkungswirkung bisher ist die Luftverkehrsteuer. Diese muss beibehalten und weiterentwickelt werden. Darüber hinaus muss sich die Bundesregierung auf EU-Ebene im Rahmen der aktuell laufenden Beratungen zur Mehrwertsteuerrichtlinie für die Erhebung der Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Flugtickets stark machen. National sollte die neue Bundesregierung dafür sorgen, dass Kurzstreckenflüge verstärkt auf die Bahn verlagert werden. Bereits heute lassen sich die Reiseziele von jährlich 150.000 bis 200.000 Flügen mit dem ICE in weniger als 4 Stunden erreichen. Das würde – wenn überhaupt – einen lediglich marginalen Zeitverlust bedeuten. Die ab Dezember 2017 durchgehend befahrene Schnellstrecke von Berlin nach München beispielsweise wird für eine massive Verlagerung des Flugpassagier-Aufkommens auf dieser Strecke sorgen.
- Eine CO₂-Minderung von 3,7–7,5 % im Verkehr lässt sich mit einem Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen erzielen. Allein schon ein Tempolimit würde die Steigerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen umkehren und die Trendwende einleiten.
- Die Folgekosten des Klimawandels müssen in die Lkw-Maut einberechnet werden (erst kürzlich hat auch die EU-Kommission die Einbeziehung der „CO₂-Kosten“ verlangt. Gegen dieses Ansinnen leistet derzeit das Bundesverkehrsministerium noch Widerstand). Die volle Einbeziehung der Klima-Folgekosten des Lkw-Verkehrs ist eine dringend erforderliche klimapolitische Maßnahme.

Mit diesen fünf genannten Maßnahmen ließe sich ein weiterer Anstieg der jährlichen Treibhausgasemissionen des Verkehrs zumindest stoppen und mit weiteren mittel- und langfristig wirksamen Maßnahmen ließe sich der Trend sogar umkehren. Mehr dazu im Folgenden.

Die Autoindustrie braucht endlich klare und zukunftsfähige Ansagen – Effizienzsteigerungen und alternative Antriebe

Ein Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Auch wenn dieses Ziel inzwischen unerreichbar scheint, führt doch am Ausbau der Elektromobilität kein Weg vorbei. Ohne einen Wandel der Antriebstechnologien für Fahrzeuge hin zu emissionsfreien Antrieben ist die aus Klimaschutzgründen erforderliche Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Um den Anforderungen des Klimaschutzes, der Verkehrswende und dem Veränderungsschub generell gerecht werden zu können, muss auch die deutsche und europäische Automobilindustrie sich den Herausforderungen stellen. Sonst läuft sie Gefahr, dass ihr Selbiges passiert wie beispielsweise Agfa, Kodak, Nokia. Nicht die Elektromobilität gefährdet Arbeitsplätze, die Autoindustrie bugsiiert sich selbst ins Aus, falls sie sich nicht von ihrer bisherigen Strategie und damit vom Status-Quo löst. Klimaschutz und wirtschaftlicher Erfolg sind nichts Unvereinbares.

Mangelnde Entscheidungsfreudigkeit und vor allem ein auf Beharrung gerichtetes Denken führen hingegen zu Verzögerungen bei der dringend notwendigen Neuausrichtung.

Um die die notwendigen Anreize für mehr Effizienz und emissionsfreie Autoantriebe zu setzen, sind ambitionierte CO₂-Grenzwerte sehr effektive Instrumente. Deshalb kommt es entscheidend darauf an, auf EU-Ebene bei der künftigen Ausgestaltung der CO₂-Grenzwerte für Pkw für klare Vorgaben zu sorgen. Dazu gehört ein CO₂-Grenzwert von 70 Gramm/km nach dem neuen realistischeren Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light Duty Test Procedure) ab 2025 sowie ein Zielkorridor von 35 bis 45 Gramm/km ab 2030. Bei Lkw fehlen bisher entsprechende Vorgaben. CO₂-Grenzwerte können jedoch auch hier helfen, Effizienzpotenziale zu mobilisieren und den Einsatz alternativer Antriebe zu forcieren.

Gerechte Preise und Transparenz bei Abgaben und Steuern im Verkehr

Das bisherige System von Abgaben und Steuern im Verkehr ist wenig transparent und benachteiligt in vielen Fällen klimaschonende Energien. So liegen Abgaben auf konventionelle Kraftstoffe um ein Vielfaches niedriger als auf Strom, und Diesel wird trotz seines höheren spezifischen CO₂-Ausstoßes und seiner höheren Stickoxidemissionen niedriger besteuert als Benzin. Für die Elektromobilität, die derzeit fast ausschließlich auf der Schiene stattfindet, fallen hingegen sowohl die Stromsteuer als auch die EEG-Umlage zusätzlich an. Anders als im Straßennetz gelten für die Trassengebühren auf der Schiene das sogenannte Vollkostenprinzip für Güter- und Personenzüge und zugleich ein Gewinnziel für die DB Netz AG. Hier herrscht ein klares Missverhältnis, dass rasch abgestellt werden muss. Mit dem Paradox, dass hier ein klimafreundlicher Energieverbrauch bestraft und klimaschädliches Verhalten belohnt wird, muss endlich aufgeräumt werden.

Damit sich klimaschonende Energien am Markt durchsetzen können und sich auch für Verbraucher Kostenvorteile ergeben, müssen auch im Verkehrssektor „wahre Preise“ überall klar erkennbar sein. Umweltschädliche Subventionen gehören beseitigt, Besteuerungen sind entsprechend der CO₂-Emissionen zu erheben. Neben dem Abbau des Dieselmotorsprivilegs gehören dazu die generelle Umstellung der Energiesteuer sowie der Kfz- und der Dienstwagenbesteuerung auf den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge. Eine fahrleistungs- und emissionsabhängige Maut für alle Straßenfahrzeuge und auf allen Straßen wäre zudem klimapolitisch ein besseres Lenkungsinstrument als eine Pauschalmaut für Autobahnfahrten. Nur eine solche Maut bewirkt eine gerechte Anlastung sämtlicher Folge- und Nebenkosten des Verkehrs und induziert entsprechende ökologische Lenkungseffekte.

Hinzu kommt: Der Abbau ökologisch kontraproduktiver Subventionen und eine Reform der Abgaben und Steuern im Verkehr können finanzielle Spielräume zur Förderung der Energie- und Verkehrswende erweitern. In der Folge steht zusätzliches Geld zum Auf- und Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur – insbesondere für den Schienen- bzw. den Radverkehr – zur Verfügung. Dies gehört zu den zentralen Voraussetzungen, damit ein Umstieg auf umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel attraktiver wird, schließlich hat man es im Zuge der Verkehrswende auch mit wachsenden Nutzerzahlen zu tun.

Die Bahn als „Zugpferd“ der Verkehrswende

Die aktuellen Investitionen in das Schienennetz reichen nicht aus. Das belegen häufig auftretende Engpässe in großen Bahnhöfen, aber auch in den Zügen selbst sowie zahlreiche überalterte Eisenbahnbrücken. Den Anforderungen der klimapolitisch notwendigen Verkehrsverlagerung auf die Bahn genügt das Schienennetz derzeit nicht.

Es bedarf jedoch nicht nur mehr Geld, Bundesregierung und Deutsche Bahn müssen auch effektiver investieren. Die Ära des Baus kostspieliger, einzelner Höchstgeschwindigkeitsstrecken muss endlich vorbei sein. Maßgabe für den Ausbau von Bahnstrecken muss der sogenannte Deutschland-Takt sein, auf dessen Grundlage Strecken nicht mehr für das maximal erreichbare Tempo ausgebaut werden, sondern für Geschwindigkeiten, die gute Reise- und Umsteigemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten und mit sicher erreichbaren Anschlüssen auch in den ländlichen Regionen gewährleisten. Auch Güterzüge sind dann nicht mehr vorrangig auf Fahrten in den Abend- oder Nachtstunden angewiesen. Ein integrierter Taktfahrplan für den Personenverkehr macht es möglich, tagsüber in Zwischenzeiten Güterzüge einzuplanen.

Die bereits unter den fünf Sofortmaßnahmen genannte Halbierung der Trassenpreise ist nicht nur im Schienengüterverkehr, sondern auch im Personenverkehr unumgänglich. Der Schienennahverkehr könnte dadurch sein Angebot kontinuierlich ausbauen, im Fernverkehr würden Tickets nicht ständig teurer. Die Maßnahme einer Halbierung der Trassenpreise muss verstetigt und unumkehrbar gemacht werden.

Schlussbemerkung:

Die nächste Bundesregierung muss sich klar zu einer klimapolitisch motivierten Verkehrswende bekennen und ein umfassendes und entsprechend wirksames Maßnahmenpaket auflegen. Dass der Verkehrssektor nichts zum Klimaschutz beiträgt, darf keine Fortsetzung finden. Das offensichtliche Politikversagen in diesem Bereich ist zu beenden. Städten und Kommunen müssen die rechtlichen Instrumente zur Verfügung gestellt werden, im Sinne des Klimaschutzes zu handeln und die Gesundheit ihrer Einwohner vor Schadstoffen und Lärm zu schützen. Der verzerrte Wettbewerb zwischen Schiene und Straße muss beendet und der Weg hin zu einem Verkehrssystem unabhängig von fossilen Ressourcen eingeschlagen werden.

ViSdP: Michael Müller-Görnert, Verkehrsreferent beim ökologischen Verkehrsclub VCD, 10179 Berlin, Wallstraße 58, Tel. 030-280351-19, E-Mail: michael.mueller-goernert@vcd.org

Dr. Werner Reh, Leiter Verkehrspolitik beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), 10119 Berlin, Am Köllnischen Park 1, Tel. 030-27585-435, E-Mail: werner.reh@bund.net

Redaktion: Rüdiger Rosenthal, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)