



Meilensteine nachhaltiger Mobilität: Verkehrsagenda 2020/2030 Hintergrundinformationen

Stand 12.7.2017

Das Kernproblem der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist, dass die notwendige Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität nicht in Angriff genommen wurde. Schlimmer noch: Die schwarz-rote Regierung hat diesen Paradigmenwechsel in den meisten Handlungsfeldern behindert. Da hilft es auch nicht, dass sie den Begriff „nachhaltige Mobilität“ in ihren Verlautbarungen regelmäßig verwendet hat. Insbesondere werden deshalb im Verkehrsbereich die Klimaschutzziele der Bundesregierung komplett verfehlt.

In der Realität abseits der Politik findet dieser Paradigmenwechsel bereits statt: Der Nahverkehr in Großstädten wird überrannt, Radfahren und Carsharing explodieren, die Jugendlichen sind heute weniger autoaffin, die Menschen ziehen in die großen Städte statt in die Vororte und verlangen Urbanität, sichere Wege, saubere Luft und weniger Autos.

DARUM GEHT'S

Klimaschutz

Der Verkehrssektor läuft beim Klimaschutz aus dem Ruder: Seine Treibhausgasemissionen sind gegenüber 1990 sogar angestiegen. Seit 2013 hat sich die Zunahme verstärkt und lag 2016 um mehr als drei Prozent über dem Vorjahr. Der Kabinettsbeschluss vom 3.12.2014 verlangt, dass der Verkehr bis 2020 sieben bis zehn Millionen Tonnen Treibhausgase (THG) reduziert. Bei Fortsetzung des Trends wird er aber bis dahin über 20 Millionen Tonnen THG zusätzlich emittieren.

Schutz der Gesundheit. Lehren aus Dieselgate ziehen

Wie schlecht es darum bestellt ist, hat der Diesel-Abgasskandal offengelegt. Verkehr und insbesondere die Diesel-Pkw sind Hauptverursacher von über 70.000 vorzeitigen Todesfällen in deutschen Städten. Für die Überschreitung der EU-weiten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) an über der Hälfte der Verkehrs-Messstellen in Deutschland sind die Autohersteller verantwortlich, die illegal die Abgasreinigung ihrer Dieselautos im Straßenbetrieb ausschalten. Noch immer werden Neuwagen verkauft, die ihre gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxide im Realbetrieb um ein Vielfaches überschreiten und die Kunden getäuscht, noch immer liegen die Verbrauchs- und CO₂-Werte neuer Pkw auf der Straße um 40 Prozent höher als offiziell angegeben.

UMWELTSCHÄDLICHE SUBVENTIONEN

Das Verkehrswachstum ist subventionsgetrieben – und nicht zu rechtfertigen. Im Verkehr werden jährlich 24 Milliarden umweltschädliche Subventionen ausgegeben: Über zehn Milliarden für die Steuerbefreiung des Kerosins im gewerblichen Luftverkehr und die Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge (Bezugsjahr: 2010), über sieben Milliarden für die Energiesteuervergünstigung des Dieselmotorkraftstoffs sowie fünf Milliarden Euro für die Entfernungspauschale, um nur die wichtigsten zu nennen (vgl. Umweltbundesamt: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2014, S. 63). Die Subventionierung des Diesels ist auch aus Klimagründen nicht zu rechtfertigen.

Vor zehn Jahren lagen die CO₂-Emissionen der Dieselaautos deutlich niedriger als die von Benzinern. Wegen der Erhöhung der Gewichte, Motorleistungen und dem vermehrten Absatz von Diesel-Geländewagen (SUV) stoßen Diesel-Neuwagen heute so viel CO₂ aus wie Benziner. Die um 18 Cent je Liter reduzierte Energiesteuer reizte eine kontinuierliche Erhöhung der Jahresfahrleistung der Dieselaautos auf heute 20.000 km an, doppelt so viel wie Benzin-Pkw. Also emittieren die Diesel-Neuwagen heute im Durchschnitt doppelt so viel CO₂ wie Benziner.

Infrastrukturplanung für die künftige Mobilität. Gute Teilhabe der Bürger*innen

Wir brauchen eine zielgerichtete und integrierte Planung für die Mobilität von morgen. Es müssen bundesweite Netze geplant werden, statt Wunschlisten regionaler und lokaler Politiker*innen im Bundestag umzusetzen. Zudem müssen sinnvollen Alternativen geprüft werden – wie es europäisches und deutsches Recht verlangen. Beim Bau von Straßen werden gute Beteiligung und Alternativenprüfung bisher verweigert. Die Bahn praktiziert dies. Sie hat auch ein Netz für 2030.

Mehr soziale Gerechtigkeit und Mobilität für alle

Weil die Mieten an den großen Ausfallstraßen günstig sind, werden einkommensschwache Schichten Lärm und Autoabgasen besonders ausgesetzt. Zusätzlich basiert das Wachstum im Straßen- und Luftverkehr auf Sozialdumping: Bei den Billigfliegern (Low Cost Carriern), im Straßengüterverkehr, bei den neuen Taxidiensten wie UBER. Die Bahn und der öffentliche Nahverkehr, die Mobilität für alle bieten, stagnieren dagegen seit Jahrzehnten. Verlagerung auf die Schiene wird seit Jahrzehnten gepredigt, aber nicht genug oder nicht das richtige getan. Erst eine Mobilitätsoffensive bei der Bahn und dem öffentlichen Nahverkehr kann Mobilität für alle sichern.

SO GEHT'S NICHT

Das Verfehlen der Klimaschutzziele im Verkehr ist offensichtlich. Das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in der letzten Legislaturperiode (2013-2017) zahlreiche Maßnahmen mit negativen Klimawirkungen beschlossen. Politikziel war das Wachstum des Straßen- und Flugverkehrs und nicht die Einhaltung der Klimaschutzziele.

Der am 2.12.2016 als Gesetz beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wird eine weitere Zunahme der Anteile des klimaschädlichsten Verkehrs (sowohl auf Straßen als auch in der Luft) bewirken und eine Reduzierung von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm verhindern.

Obschon die Zunahme der THG-Emissionen im Verkehr u.a. auf die Zunahme des Straßengüterverkehrs zurückzuführen ist, war die Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Schiff kein Politikziel der Bundesregierung. Durch den im BVWP 2030 beschlossenen massiven Kapazitätsausbau der Autobahnen und Bundesstraßen, dem ein unfertiger Netztorso für die Bahn gegenübersteht, werden die THG-Emissionen erhöht, der Flächenverbrauch um 3 ha pro Jahr gesteigert, 200 Natura 2000-Gebiete beeinträchtigt und die Flächenzerschneidung maximiert. Umweltaspekte spielten keine Rolle. Auch die Minderung von Lärm und die Verbesserung von Lebensqualität in den Ortschaften spielt keine wesentliche Rolle. Eine gute Bürgerbeteiligung war versprochen worden. Geliefert wurde eine komplette Missachtung von Alternativvorschlägen bei Straßenbauprojekten.

Auch lange nach Beginn von ‚Dieselgate‘ ist keine Ende für die Abgastricksereien der Hersteller in Sicht: Im September jährt sich die Aufdeckung des Abgasbetrugs bei den Stickoxiden durch die amerikanische Umweltbehörde zum zweiten Mal. Noch immer werden Neuwagen verkauft, die die Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten. Noch immer werden die Stickstoffdioxid-Grenzwerte an der Hälfte der Verkehrsmessstellen in Deutschland überschritten. Der Grund dafür sind die von den Autoherstellern eingesetzten Abschalteinrichtungen: Die Abgasbehandlung (NO_x-Speicher- oder/und SCR-Katalysatoren) funktioniert nur auf dem Prüfstand und wird im Betrieb auf der Straße abgeschaltet. Nur vier der 32 vom Kraftfahrtbundesamt geprüften Neuwagen hielten die Grenzwerte auf der Straße ein. Überschreitungen um das acht- bis zehnfache sind die Regel. Die Städte werden bei der Luftreinhaltung allein gelassen. Der zuständige Verkehrsminister Dobrindt handelt nicht. Er schützt die Autohersteller statt die Gesundheit der Bürger*innen.

Die Autohersteller trüxten auch auf dem Prüfstand bei der Messung der CO₂-Emissionen für Pkw. Die realen Emissionen stiegen trotz des EU-Grenzwerts, der bis 2020 eine Absenkung bei Neuwagen auf 95 g/km verlangt, immer weiter an und liegen 42 Prozent über den offiziellen Angaben der Zulassungspapiere.

Das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 3.5.2017 will im (kurzfristigen) Interesse dieses Wirtschaftssektors dessen Wachstum steigern. Maßnahmen zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, Klimaschutz- und Lärminderung sucht man dort vergebens. Auch das ab 2020 geplante globale Offsetting-System für den internationalen Luftverkehr wird weder sein eigenes Ziel erreichen, die CO₂-Emissionen einzufrieren noch die Klimawirkungen des Luftverkehrs insgesamt nennenswert reduzieren. Auch zur Verminderung des Fluglärms macht das Luftverkehrskonzept des BMVI keine Vorschläge.

SO GEHT'S KLIMAZIELE EINHALTEN

Damit bis 2030 das Ziel der Bundesregierung, die THG-Emissionen im Verkehr um „mindestens 40 Prozent“ zu senken, erreicht werden kann, müssen sofort wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um die derzeit stark ansteigenden Emissionen vor 2020 zu stabilisieren und dann schrittweise abzusenken. Die zentralen Maßnahmen müssen die vier „V“ einschließen: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverbesserung sowie zur Dekarbonisierung der Verstromung.

Kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Stabilisierung der Emissionen:

- Dauerhafte Halbierung der Trassenpreise der Bahn.
- Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. 150.000 Flüge pro Jahr könnten ohne Komfortverlust auf die Bahn verlagert werden. Die Flugziele werden von ICE-Zügen in weniger als vier Stunden erreicht.
- Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen.
- Einbeziehung der Klimakosten in die Lkw-Maut, wie es die EU-Kommission vorschlägt.

Bis 2030 wirksame Maßnahmen:

- Weiterentwicklung CO₂-Grenzwerte für Pkw: Die Treibhausgase müssen im Realbetrieb sinken. Mit der Einführung von RDE-Tests (Real Driving Emissions) für Neuzulassungen ab 2020 würden sich die CO₂-Emissionen um 4-5 Millionen im Jahr 2030 mindern.
Ein Pkw-Emissionsstandard von 60 g/m ab 2025 würden 2030 12 bis 15 Mio. t CO₂ einsparen – gegenüber dem Fall, dass die Pkw-Grenzwerte konstant bei 95 g bleiben.
Ergänzend zum CO₂-Flottengrenzwert kann eine verpflichtende Quote für den Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge sinnvoll sein, um einen Mindestanteil von Elektroautos als Anteil der Gesamtflotte sicher zu stellen.
- Ausbau der Schiene und Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene: Ohne Ausbau der Knoten der Bahn (fünf Großknoten und weitere Knoten) und die Sicherung der Befahrbarkeit des gesamten Netzes durch Züge der europäischen Standardlänge kann die Bahn keine zusätzlichen Kapazitäten aufnehmen. Bei konsequentem Ausbau kann der Anteil der Schiene im Güterverkehr verdoppelt werden.
- Der Ausbau von Elektromobilität: Insbesondere die batterie-elektrischen E-Autos sollten durch ein Bonus-Malus-System bei der Kfz-Steuer (Erhöhung der hoch emittierenden und Absenkung der Belastung der im Realbetrieb saubersten Autos) gefördert werden. Besser noch wäre die baldige Einführung einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut, die die Kfz-Steuer auf die Straßennutzung umlegt.

UMWELTSCHÄDLICHE SUBVENTIONEN ABBAUEN

Ohne die Beseitigung dieser ökonomischen Fehlanreize ist Klima- und Gesundheitsschutz im Verkehr unerreichbar:

- Die Subventionierung der Diesel-Pkw ist gesundheits- und klimapolitisch nicht zu verantworten. Die Energiesteuern müsste bei Kraftstoffen nach dem Äquivalenzprinzip ausgerichtet werden, so dass Energiegehalt und CO₂-Ausstoß immer gleich besteuert wird (Abschaffung des steuerlichen Dieselprivilegs).
- Externe Klimakosten in die Lkw-Maut aufnehmen, Im internationalen Luftverkehr sollte die Bundesregierung in der EU eine Initiative zur Aufhebung der Befreiung internationaler Flüge von der Mehrwertsteuer anstoßen, um eine Wettbewerbsangleichung zur Deutschen Bahn, die 19 Prozent Mehrwertsteuer auf ihre internationalen Tickets zahlt.
- Ein Abbau des Dienstwagen- bzw. Firmenwagenprivilegs würde auch die soziale Gerechtigkeit stärken. Ein erster Schritt kann die Einführung eines Mobilitätsbudgets sein, das Arbeitnehmer*innen die Mobilitätskosten zur Verfügung stellt und ihm die Wahl der Verkehrsmittel überlässt.

GESUNDHEIT SCHÜTZEN. LEBENSWERTE STÄDTE

Die folgenden bundespolitischen Maßnahmen schützen die Gesundheit der Bürger*innen und machen die Städte lebenswert:

- Die Euro 6- und Euro 5-Pkw, die ihre Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten, müssen umgehend auf Kosten der Hersteller nachgerüstet werden und so die Einhaltung der 80 bzw. 150 Milligramm im

Normalbetrieb sicherstellen. Für alle anderen Neuwagen muss das Kraftfahrtbundesamt ein Verkaufsverbot erlassen.

- Die Städte müssen durch eine bundesweite Blaue Plakette unterstützt werden, die die Einhaltung von Euro 6 im Realbetrieb zur Maßgabe hat.
- Verkehrslärm mindern: Über 50 Prozent der Bevölkerung fühlt sich von Straßenverkehrslärm belästigt. Beim Schienenlärm sind es über 30, beim Fluglärm über 20 Prozent. Nur im Schienengüterverkehr gibt es eine kohärente Strategie zur Halbierung des Lärms an der Quelle. Diese muss bis 2020 vollständig umgesetzt und weiterentwickelt werden. Beim Fluglärm sind die Grenzwerte zu überprüfen und effektive Maßnahmen für die Absenkung des Lärms im Flughafenumfeld zu entwickeln. Auch im Vollzug der Lärmschutzverordnung sollte ein wesentlich besserer Schutz erreicht werden. Die Aktionspläne zur Umgebungslärm-Richtlinie sind zu wirksamen Instrumenten des Lärmschutzes zu entwickeln; auch auf europäischer Ebene soll sich die Bundesregierung für ehrgeizige Lärmgrenzwerte einsetzen.

ZIELGERICHTETE INFRASTRUKTURPLANUNG UND GUTE BÜRGERBETEILIGUNG

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 muss weiterentwickelt werden. Ende 2017 sollen die Bewertungsergebnisse für die 39 noch ausstehenden Schienenprojekte vorliegen, darunter der Ausbau der Groß- und Mikroknotten. Das Zielnetz 2030 der Bahn muss einschließlich Knotenausbau und Befahrbarkeit für 740 m lange Standardzüge komplett umgesetzt werden. Aus Klimaschutzgründen ist eine Verdoppelung der Kapazität im Schienengüter- und -personenverkehr bis 2030 nötig. Durch eine Alternativenprüfung und ein Dialogverfahren bei allen umstrittenen Fernstraßenprojekten – wie das heute schon bei der Schiene ist – wird eine gute Beteiligung gesichert und die Beschleunigung beschleunigt. Eine Halbierung der Planungs- und Genehmigungszeiten wäre mit den BUND-Vorschlägen möglich.

FORDERUNGEN AN DEN KOALITIONSVERTRAG

Der BUND fordert folgende Inhalte für den Koalitionsvertrag:

1. Bahn- und ÖPNV-Offensive zur Verlagerung von Autoverkehr starten
2. Subventionsabbau – insbesondere der Dieselförderung
3. Konsequente Reduzierung der Abgase an der Quelle und in den Städten.

Kontakt:

Dr. Werner Reh
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V./
Friends of the Earth Internationalen
Leiter Verkehrspolitik
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fon 030/27586435
Mobil 0173/6071601
Mail werner.reh@bund.net
Internet www.bund.net/mobilitaet