

Kurswechsel für den Klimaschutz

Resolution der Bundesdelegiertenversammlung des VCD Potsdam, November 2005

Mit dem Beitritt zum Kyoto-Protokoll hat sich Deutschland um eine Senkung der Treibhausgasemissionen um 21% bis 2012 gegenüber 1990 verpflichtet. Bis 2003 wurde ein Rückgang um 18,5% verzeichnet, bei allerdings gestiegenen CO₂ Emissionen des Verkehrssektors.

In Deutschland gehen 20% des CO₂-Ausstosses vom Verkehr aus. Allein zwischen den Jahren 1990 und 1999 hat der Ausstoß von CO₂ durch gestiegene Verkehrsleistung um 12% zugenommen. Erst seit 2000 ist ein Rückgang beim CO₂-Ausstoß des Verkehrs zu erkennen. Gründe hierfür sind die vergleichsweise hohen Ölpreise und die positiven Auswirkungen der Ökosteuer. Aber trotzdem liegt der CO₂-Ausstoß des Verkehrs immer noch fünf Prozent über dem von 2000. Der Großteil davon geht dabei auf das Konto des Straßengüterverkehrs.

Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes gehen im Zeitraum 1997 bis 2015 von massiven Steigerungen der Verkehrsleistungen aus. So werden die Verkehrsleistungen im Personenverkehr in diesem Zeitraum um 20% und im Güterverkehr um 64% steigen. Dies bedeutet eine weitere Zunahme der CO₂-Emissionen durch den Verkehr. Ohne Gegenmaßnahmen wird dann allein der Straßengüterverkehr gegenüber 1990 eine CO₂-Zunahme von insgesamt 58% zu verzeichnen haben. Für das Jahr 2050 würde das ungebremste weitere Anwachsen des Verkehrssektors bedeuten, dass alle anderen Sektoren ihre CO₂-Emissionen auf Null senken müssten.

Der wachsende CO₂-Ausstoß durch den Verkehrsbereich, nicht nur in Deutschland, stellt eine Bedrohung für die weltweiten Bemühungen für mehr Klimaschutz dar. Nicht nur um ein deutliches Signal zu setzen, sondern auch um aufzuzeigen, was möglich ist, muss der Verkehrssektor in Deutschland so gestaltet werden, dass die CO₂-Emissionen in naher Zukunft deutlich sinken. Die Delegierten des VCD sind außerdem davon überzeugt, dass eine Strategie zu mehr Klimaschutz im Verkehr bedeutender Innovationen bedarf, deren Know-How langfristig Arbeitsplätze sichert.

Daher fordert der VCD in seinem 10-Punkte-Programm für mehr Klimaschutz im Verkehr:

1. Kehrtwende bei der Verkehrsfinanzierung

Im Verkehrshaushalt müssen die Mittel zugunsten eines klimafreundlichen Modal-Split neu aufgeteilt werden. 4,8% der Fläche Deutschlands werden durch Verkehrsfläche bedeckt, das ist der größte Anteil bei Flächenstaaten in Europa. Gerade im Hinblick auf die demografische Entwicklung ist unser dichtes Straßennetz bereits ausreichend. Nachholbedarf besteht dagegen bei den Verkehrsmitteln, die allen VerkehrsteilnehmerInnen zur Verfügung stehen.

2. Besonderer Nachholbedarf beim Klimaschutz für die Straße

Die Finanzierung des Straßenaus- und -neubaus ist deutlich zurückzufahren, die Instandhaltung muss Priorität erhalten.

Um die Belastung von Mensch und Umwelt durch den Schwerlastverkehr zu verringern, muss die Lkw-Maut auf das gesamte Fernstraßennetz und alle Lkw ab 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht ausgedehnt werden sowie bis 2010 schrittweise auf durchschnittlich 0,45 € pro Kilometer erhöht werden. Darüber hinaus müssen die externen Kosten des Verkehrs Berücksichtigung finden.

3. Der Beitrag von Bus und Bahn zu einem klimafreundlicheren Verkehr muss ernst genommen werden

Um das Bestandsnetz langfristig zu sichern ist das vorhandene Schienennetz zu erhalten und zu sanieren. Weitere Streckenstilllegungen sind zu stoppen. Um die Kapazität der Schiene - auch für den Güterverkehr - zu steigern, ist ein gezielter Ausbau notwendig. Dabei sollten vorrangig stillgelegte Strecken reaktiviert, Engpässe beseitigt, Lücken im Schienennetz geschlossen und fehlende Überholgleise ergänzt werden.

Die gegenwärtige Struktur der ÖPNV-Finanzierung ist undurchsichtig und ineffizient. Daher ist eine Reform notwendig, die mehr Transparenz schafft und angebots- statt aufwandsorientierte Leistungen honoriert.

4. Der Motorisierte Individualverkehr muss klimafreundlicher werden

Längst überfällig ist die Einführung einer klimaorientierten Kfz-Steuer. Die Hubraumsteuer, die 1954 eingeführt wurde, ist nicht mehr zeitgemäß. Der Steuersatz sollte in Zukunft nach dem CO₂-Ausstoß und der Schadstoffklasse der Fahrzeuge differenzieren. Die Mineralölsteuer für Diesel und Benzin sollte schrittweise angeglichen werden. Zur Zeit ist der Steuersatz für einen Liter Benzin 18 Cent höher als für einen Liter Diesel, obwohl bei der Verbrennung eines Liters Diesel über 13 Prozent mehr CO₂ freigesetzt wird als bei Benzin.

Die Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller in Europa verkauften Neufahrzeuge auf 140g CO₂ pro Kilometer zu senken wird aller Voraussicht nach nicht erfüllt. Die bewährten europaweiten Schadstoffgrenzwerte sollten durch die Einführung eines verbindlichen Grenzwertes für das Treibhausgas CO₂ ergänzt werden. In einem ersten Schritt sollte dieser Grenzwert bei 120 Gramm CO₂ pro Kilometer liegen. Pkw mit einem höheren CO₂-Ausstoß sind mit einem kräftig ansteigenden Aufschlag bei der Kfz-Steuer zu belegen. Diese Regelung kann national erfolgen. In einem zweiten Schritt sind europaweit geltende, zulassungsrelevante Grenzwerte anzustreben.

5. Kostenwahrheit für den wachsenden Flugverkehr als nachhaltige Klimabedrohung

Die steuerliche Bevorzugung des besonders klimaschädlichen Flugverkehrs (Befreiung von Mineralöl-, Öko- sowie teilweise Mehrwertsteuer) bedeutet eine immense Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern, die beendet werden muss durch:

- eine möglichst EU-weite Besteuerung von Kerosin. Lässt sich diese nicht durchsetzen, sollte Deutschland gemeinsam mit den Nachbarstaaten in bilateralen Abkommen eine Kerosinsteuer vereinbaren und auf innerdeutsche Flüge erheben, was rechtlich möglich ist.
- die Einführung einer europaweiten streckenbezogenen Emissionsabgabe.
- die Einführung einer strecken- und/oder flugklassenabhängigen Ticketabgabe.
- die Aufnahme des Flugverkehrs in den Emissionshandel unter besonderer Berücksichtigung der besonders hohen Klimaschädlichkeit in großen Höhen.

6. Ökologische Finanzreform zugunsten des Klimaschutzes

Die Ökosteuer muss - möglichst international - fortentwickelt werden. Sie ist ein effektives Instrument zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgase. Wenn sie die Nachfrage drosselt, führt das langfristig auch zu einer Entlastung der Ölmärkte und damit zu einer größeren Preisstabilität.

Steueranreize, die weite Fahrtstrecken und die Zersiedlung sowie Flächenversiegelung durch Verkehrswege fördern, gilt es zu beenden. Der Plan der neuen Bundesregierung, die Eigenheimzulage abzuschaffen und die Entfernungspauschale bei Arbeitswegen bis zu 20 Kilometern zu streichen, ist zu begrüßen. Längerfristig sollte die Entfernungspauschale auch bei weiteren

Arbeitswegen gestrichen werden. Soziale Härten bei geringen Einkommen bzw. strukturschwachen Gebieten sind über Tarifverträge oder die Sozialpolitik zu regeln.

7. Eine bedarfs-, umwelt- und sozialgerechte Verkehrsplanung muss sich an Klimaschutzziele orientieren

In der Verkehrswegeplanung müssen neue Modelle und Methoden zum Einsatz kommen, die eine verkehrsträgerübergreifende Netz- bzw. Korridorbetrachtung ermöglichen. Nur so kann eine integrierte Gesamtplanung an die Stelle unkoordinierter Einzel- und Großprojekte treten.

Alternative, verkehrsreduzierende Wohn-, Produktions- und Arbeitsformen sind zu fördern, ebenso wie die entsprechende Infrastruktur für die Fortbewegungsarten Gehen und Fahrradfahren.

In diversen Straßenverkehrsgesetzen, insbesondere in der Straßenverkehrsordnung sind Benachteiligungen und Behinderungen des Fuß- und Fahrradverkehrs zu identifizieren und zu beseitigen. Um die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern, ist eine Mindestbreite von Fußgängerwegen und eine Höchstdauer für Fußgänger-Rot an Ampeln festzulegen. Das große Potenzial des besonders klimafreundlichen Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel muss erschlossen werden.

8. Klimaschutzende Umwelttechnik und Energieformen müssen vordringlich erforscht und gefördert werden

Um eine viel höhere Energieeffizienz aller Antriebe zu erreichen, sind neben Ökosteuer und CO₂-Grenzwert weitere Maßnahmen erforderlich. Dazu gehören beispielsweise die finanzielle Förderung fortschrittlicher Umwelttechnik, aber auch Tempolimits. Diese führen nicht nur unmittelbar zu niedrigerem Verbrauch, sondern auch zu Änderungen in der Motoren- und Fahrzeugkonstruktion, die heute immer noch auf hohe Autobahngeschwindigkeiten zugeschnitten ist.

Die Steuerbefreiung für Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen läuft 2010 aus. Die neue Bundesregierung muss schnell entscheiden, ob die Steuerbefreiung fortgeschrieben bzw. in welchem Maß Biotreibstoff künftig steuerlich begünstigt wird, damit Konsumenten wie Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit haben. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in diesem Bereich sind weiterhin zu fördern. Es ist zu prüfen, ob und wie eine Beimischungspflicht für Biokraftstoffe die steuerliche Förderung von Biokraftstoff ergänzen oder ersetzen kann.

Zukunftsgerichtete umweltfreundliche Mobilitätsformen, die ohne fossile Brennstoffe auskommen, müssen aktiv erforscht und gefördert werden.

9. Mobilitätserziehung zur Förderung des Klimaschutzes

Mehr Raum für und ein offener Umgang mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln ist in unserer Gesellschaft notwendig, z.B. durch Aktionen an Schulen, Jobtickets in Betrieben, umweltfreundliche Gestaltung von Fuhrparks durch Car-Sharing.

Mobilitätserziehung muss unter dem Stichwort ‚lebenslanges Lernen‘ über alle Schulklassen und –stufen hinweg erfolgen und auch für Erwachsene und ältere Menschen Angebote machen. Hier sind klare Impulse von der Bundesregierung erforderlich.

Die gesamte Fahrausbildung muss reformiert werden. Vor allem die Ausbildung der Fahrlehrer bedarf dringend der Verbesserung und muss den komplexen Anforderungen des heutigen Verkehrs- und Sozialverhaltens auf der Straße sowie der Klimarelevanz angepasst werden. Fahrlehrer sollten sich zu Mobilitätslehrern entwickeln.

10. Einen ehrlichen alle Gesellschaftsschichten umfassenden Diskurs führen zu „Wie viel Mobilität ist nötig, wie viel möglich?“