

Intelligente und nachhaltige Mobilität in Europa – Eckpfeiler für eine EU-Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrs

Bedeutung des Pariser Klimaabkommens für die EU-Verkehrspolitik

Ende letzten Jahres hat sich die Weltgemeinschaft in Paris auf ein ambitioniertes Folgeabkommen zum globalen Klimaschutz verständigt. Die EU hat dieses Ergebnis maßgeblich unterstützt und auf dem letzten EU-Gipfel nochmals ausdrücklich dessen Bedeutung für die Bewältigung des Klimawandels sowie die Notwendigkeit einer nachhaltigen politischen und diplomatischen Mobilisierung auf globaler Ebene betont.¹

Mit dem Erfolg von Paris ist faktisch klar, dass die Treibhausgasemissionen in der EU über alle Sektoren hinweg bis 2050 nicht um 80 sondern eher um 95 Prozent gegenüber 1990 sinken müssen. Das heißt, auch der Verkehrssektor muss einen entscheidenden Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Und dies weit stärker als 2011 von der EU-Kommission mit dem Weißbuch Verkehr „Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum“ angestrebt wurde. Das Weißbuch enthält das unverbindliche Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990 zu verringern.

Nimmt man die Beschlüsse von Paris ernst, dann darf der motorisierte Verkehr bis 2050 praktisch keine Treibhausgasemissionen mehr emittieren. Dies geht nicht ohne eine ökologische Verkehrswende und bedeutet konkret: Umstieg auf regenerative Antriebsenergien und drastische Verringerung des Endenergiebedarfs. Die Förderung alternativer Antriebsenergien sowie gezielte Investitionen in die Infrastruktur können außerdem das Wachstum der EU sowie die Entstehung neuer Arbeitsplätze im Umweltbereich fördern, wie die Niederländische Ratspräsidentschaft betont.²

Eine Verkehrswende muss auch einen Wechsel der Mobilitätskultur beinhalten: Verkehre müssen so weit wie möglich vermieden und auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert werden. Grundsätzlich ist mehr Mobilität für alle mit weniger Verkehr möglich. Nicht der Verkehr, sondern die Mobilität der Bürger sollte die zentrale Zielgröße der Verkehrs- oder Mobilitätspolitik sein.

Rasche und entscheidende Impulse für den Verkehr sind nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der EU-Klimaziele für 2030 notwendig. In diesem Rahmen müssen die Sektoren, die nicht vom Emissionshandel umfasst sind, ihre Treibhausgasemissionen um 30 Prozent gegenüber 2005 verringern. Der Verkehr ist darin der mit Abstand größte Emittent.

Aus diesem Grund muss die von der EU-Kommission für den Sommer 2016 geplante Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrs wirksame Maßnahmen enthalten, die eine tatsächliche Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen bewirken.

¹ Rat der Europäischen Union: Beratungsergebnisse Treffen Rat (Umwelt) vom 15.02.2016, Brüssel

² Background paper to the informal meeting of EU environment ministers on "Green Mobility" am 14.04.2016

Zentrale Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs

Aus Sicht der deutschen Umwelt- und Verbraucherverbände Deutsche Umwelthilfe (DUH), Naturschutzbund Deutschland (NABU) und dem ökologischen Verkehrsclub VCD sind folgende Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs zentral und gehören in den Fokus der Diskussion um nachhaltige und intelligente Mobilität:

CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab 2025 fortschreiben und für eine reale Emissionsminderung sorgen

Die bisherige Regelung zur Verringerung der CO₂-Emissionen von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen hat sich bewährt. Die Fahrzeugindustrie erhielt Innovationsanreize für mehr Effizienz und in der Folge wurden Fahrzeuge in zunehmendem Maße sparsamer, alternative Antriebe konnten ihren Marktanteil erhöhen. Diese Regelung gilt es im bisherigen Turnus fortzuschreiben. D.h., die nächste Grenzwertstufe muss 2025 in Kraft treten. Nur so kann gewährleistet werden, dass die CO₂-Reduktion im erforderlichen Umfang fortgesetzt wird und den notwendigen Beitrag zum Erreichen der EU-Klimaziele für 2030 leistet.

Die CO₂-Minderung darf nicht nur auf dem Papier erfolgen sondern auch in der Realität. Der Wechsel des Testverfahrens von NEFZ auf WLTP ist allerdings nur ein erster Schritt. Auch dieser bildet die Realität nicht hinreichend ab und bietet neue Schlupflöcher. In einem weiteren Schritt müssen die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen werden, analog zu den Schadstoffemissionen künftig auch die CO₂-Emissionen im Straßenbetrieb (Real-Driving-Emissions – RDE) zu erfassen und so schnell wie möglich zur Basis der CO₂-Regulierung zu machen.

Verbindliche CO₂-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge einführen

Für schwere Nutzfahrzeuge existieren bisher in der EU keinerlei Vorgaben für die Effizienz und den CO₂-Ausstoß. In den USA gelten bereits seit Jahren entsprechende Vorgaben, die erst im letzten Jahr bis 2027 fortgeführt wurden. Während sich dort der Verbrauch von Lkw deutlich verringert hat, gab es laut einer Studie von ICCT in Europa seit 20 Jahren keine wesentlichen Fortschritte³. Obwohl Lkw EU-weit nur 5 Prozent aller Fahrzeuge ausmachen, beträgt der Anteil an den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen 30 Prozent. Angesichts des weiterhin starken Wachstums des Straßengüterverkehrs und ohne ambitioniertes Gegensteuern könnte sich dieser Anteil bis 2030 auf 40 Prozent erhöhen.

Die EU-Kommission hat bereits 2013 in einer Mitteilung festgestellt, dass bei konventionellen Antrieben noch Steigerungen der Effizienz um bis zu 30 Prozent möglich sind, u.a. durch Verbesserung der Fahrzeugaerodynamik. Um diese Effizienzpotenziale zu heben und verstärkt alternative Antriebe auch bei Lkw anzureizen, sind Effizienzvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge analog zu Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ein besonders gut geeignetes Instrument. Mit dem von der EU entwickelten Programm VECTO ist es möglich, die realen Emissionen in Abhängigkeit der kompletten Fahrzeugkonfiguration (Zugmaschine plus Auflieger) zu erfassen. Die Nutzung von VECTO für ein CO₂-Monitoring von schweren Lkw ist voranzutreiben und die aus einer kurzen Einführungszeit gewonnen Erkenntnisse schnellstmöglich in verbindliche CO₂-Vorgaben umzusetzen.

³ www.theicct.org/overview-heavy-duty-vehicle-market-and-co2-emissions-european-union

Rechtliche Voraussetzungen für fahrleistungs- und emissionsabhängige Straßenbenutzungsgebühren für alle Autos auf allen Straßen schaffen

Technische Maßnahmen und CO₂-Standards alleine reichen nicht aus, um die verkehrsbedingten Emissionen in erforderlichem Maße zu verringern. Zusätzlich muss Verkehr so weit wie möglich vermieden und auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert werden. Ein wesentlicher Stellhebel hierfür ist die Umsetzung des Verursacherprinzips, d.h. die externen Kosten resultierend aus Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen, Lärm, Flächenverbrauch sowie negativen Effekten auf Natur und Landschaft werden auf die Fahrzeugnutzung umgelegt. Eine geeignete und effektive Maßnahme hierfür sind emissions- und fahrleistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren, wie sie ähnlich bereits in einigen EU-Mitgliedsstaaten für Lkw erhoben wird. Diese müssen allerdings auf alle Fahrzeuge und auf alle Straßen ausgeweitet werden. Eine intelligente Maut kann durch eine zusätzliche Differenzierung nach Zeit und Ort Preissignale setzen, die Staus reduzieren und eine effiziente Nutzung der Infrastruktur ermöglichen und so volkswirtschaftliche Kosten senken.

EU-Verkehrskommissarin Bulc hat sich bereits für eine fahrleistungsabhängige Maut auch für Pkw ausgesprochen. Nun kommt es darauf an, die hierfür notwendigen rechtlichen Voraussetzungen (unter Beachtung datenschutzrechtlicher Aspekte) für die Einführung für alle Fahrzeuge und alle Straßen zu schaffen, damit diese EU-weit ab 2020 starten kann.

FAZIT

Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn sich emissionsarme beziehungsweise emissionsfreie Antriebe deutlich schneller im Markt durchsetzen und somit mittel- bis langfristig konventionelle Antriebe ersetzen, die Fahrleistung insgesamt sinkt und notwendige Verkehre auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert werden.

In einigen EU-Staaten gibt es bereits erste Ansätze, den Verkehr umweltverträglicher und intelligenter zu gestalten. Die Niederlande können beispielweise aufzeigen, wie eine gute Radverkehrspolitik aussieht, Österreich, wie ambitionierte Verlagerungsziele im Güterverkehr erreicht werden.

In den Fokus gerückt werden müssen dazu zwingend folgende Bereiche:

- Die lebenswerte Stadt mit weniger motorisiertem Individualverkehr, weniger Lärm, Luftschadstoffen und CO₂, mit mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität, dank mehr Fuß-, Rad- sowie Öffentlichem Verkehr.
- Umstieg auf nachhaltig erzeugte regenerative Antriebsenergien – nicht aber auf Agrokraftstoffe.
- Effiziente Elektroautos als Bestandteil einer multimodalen Modalität: Förderung des Car-Sharings und die Digitalisierung können diesen Trend unterstützen.
- Faire Wettbewerbsbedingungen für die Bahn, um die Verlagerung auf die umweltschonendere Schiene zu fördern.

Fakt ist, je länger wir mit Maßnahmen gegen den Klimawandel warten, desto schlimmer werden die Folgen und so radikaler die spät ergriffenen politischen Maßnahmen. Wir müssen beginnen, Energie deutlich einzusparen und Emissionen zu senken – in allen Bereichen.

Ansprechpartner:

Michael Müller-Görnert, Referent für Verkehrspolitik, VCD, Tel. 030.29 35 119,
mobil: 0177.17 02 461, Mail: michael.mueller-goernert@vcd.org

Dietmar Oeliger, Leiter Verkehrspolitik, NABU, Tel. 030.28 49 84-16 13,
mobil 0172.92 01 823, Mail: Dietmar.Oeliger@NABU.de

Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung, DUH, Tel. 030.24 00 86 772,
Mail: saar@duh.de