

KLIMASCHUTZ

Bitte wenden

Die CO₂ - Emissionen von Pkws und Lkws sinken nicht. Sie steigen. So kann es nicht weitergehen, sagen alle. Und entscheiden - nichts.

Die Experten auf dem Podium sind sich schnell einig. Ja, der Verkehrssektor trägt zu wenig zum Klimaschutz bei. Ja, in den vergangenen 30 Jahren sind die CO₂ - Emissionen nicht zurückgegangen. Und ja, die Politik muss endlich handeln.

Es ist eine Art Klassentreffen von Verkehrsexperten mit Klimaschwerpunkt, das an diesem Frühlingsabend in einer Berliner Landesvertretung über die Bühne geht. Die Botschaft ist eindeutig: Zwar muss nach der Energie- nun auch die Verkehrswende gelingen. Aber nicht mit der einen großen Maßnahme, sondern durch eine Kombination verschiedener Ideen. Einigkeit. Applaus.

Dann meldet sich ein älterer Herr. Er beschäftigt sich bereits seit Jahrzehnten mit dem Thema, beginnt er. Und eines sei klar: Mit vielen kleinen Veränderungen bewirke man nichts. Höhere Parkgebühren? Völlig zwecklos! Man müsse Parkplätze in Innenstädten künstlich verknapfen. "Nur das hilft." Kein Parkplatz, kein Auto, kein Problem. Wieder Einigkeit. Wieder Applaus.

Es ist nur eine kleine Szene bei einer Fachtagung, und doch zeigt sie symptomatisch das Dilemma der Verkehrspolitik. Wer über klimafreundliche Mobilität diskutieren will, über saubere Autos, Radschnellwege und digitale Verkehrssteuerung, landet schnell im Giftfach des politischen Handwerkskastens: bei Verboten, Regulierung und Bevormundung, bei Tempolimits, Pkw-Maut und Parkverboten. Bei Maßnahmen, die kein Politiker öffentlich fordern würde - aus Angst vor dem Zorn der deutschen Autofahrer.

Die Verkehrspolitik hat beim Klimaschutz vor allem deshalb bislang fast nichts erreicht, weil sie vor allem eines war: mutlos. "Wir haben keinen einzigen durchschlagenden Erfolg erzielt", bilanziert Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne).

Damit das anders wird, hat sich die Bundesregierung ambitionierte Ziele gesetzt. In ihrem Klimaschutzplan 2050 legt sie erstmals fest, wie viel jeder einzelne Sektor zur Minderung der Treibhausgasemissionen beitragen soll. Der Verkehrsbereich, für 19 Prozent aller CO₂ - Emissionen verantwortlich, darf 2030 nur noch 95 bis 98 Millionen Tonnen ausstoßen.

Klingt statistisch, abstrakt - und ist nahezu unmöglich. 2017 lagen die Emissionen bei mehr als 170 Millionen Tonnen, waren also fast doppelt so hoch. Hinzu kommt: Das ist ungefähr genauso viel wie 1990 - und zuletzt ging der Trend sogar in die falsche Richtung. 2017 legten die Emissionen gegenüber dem Vorjahr um zwei Prozent zu.

Doch von Zahlen lassen sich Politiker nicht irritieren. Deshalb haben sich Union und SPD in ihrem Koalitionsvertrag ganz einfach auf die unrealistischen Klimaziele verpflichtet: "Das Minderungsziel 2030 wollen wir auf jeden Fall erreichen", heißt es dort. Doch schon jetzt zeichnet sich ab, dass die große Koalition ihr Klimaversprechen beim Verkehr kaum wird halten können.

"Der Verkehrssektor ist das Sorgenkind des Klimaschutzes in Deutschland", sagt Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD). "Nur wenn in dieser Legislaturperiode die grundlegenden Weichen gestellt werden, haben wir eine Chance, das Klimaziel für den Verkehr 2030 noch zu erreichen", ergänzt Christian Hochfeld, Geschäftsführer der Denkfabrik Agora Verkehrswende. "Andreas Scheuer hat die schwierigste Aufgabe", schließt Andreas Kuhlmann, Chef der Deutschen Energie-Agentur (dena).

Der Bundesverkehrsminister macht das, was Politiker tun, wenn sie wissen, dass sie einen Plan brauchen, aber noch keinen haben: Er versichert, dass er die Klimaschutzziele "sehr ernst" nimmt. Alle Bereiche müssten ihren Beitrag leisten. "Unsere Strategie ist es, technologieoffen und verkehrsträgerübergreifend nachhaltige Mobilität zu fördern", sagt Scheuer (CSU) und kündigt ein "schlagkräftiges Bündel an Maßnahmen" an.

Wie das Bündel aussehen soll, bleibt jedoch unklar. Der Koalitionsvertrag sieht lediglich vor, dass eine Kommission bis Anfang 2019 Vorschläge für die "Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität" erarbeiten soll. Über ihre Zusammensetzung ist noch nichts bekannt, doch so mancher Verkehrspolitiker der Koalition vergleicht sie in ihrer Bedeutung bereits mit jener Ethik-Kommission, die einst das Ende der Atomenergie in Deutschland besiegelte.

Es ist nicht die einzige Kommission, die die Bundesregierung einsetzen will. Dena-Chef Kuhlmann warnt davor, den Verkehrssektor isoliert zu betrachten: "Die Bundesregierung wäre gut beraten, jemanden zu beauftragen, der die verschiedenen Kommissionen koordiniert." Schließlich sei die Verkehrswende eng mit der Energiewende verknüpft. Wie sich die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge entwickle, habe enorme Folgen für die Netzplanung.

Schwierig und kompliziert - es sind diese Beschreibungen, die immer wieder fallen, wenn es um die Verkehrswende geht. Aber warum eigentlich? Was macht die Umsetzung von Klimazielen im Verkehr komplizierter als in der Industrie oder beim Bau? Die erste Antwort darauf lautet: Es ist mühsamer. Eine Million Tonnen CO₂ weniger in der Energiewirtschaft bedeutet: Ein Kraftwerk fährt seine Leistung ein bisschen runter. Eine Million Tonnen CO₂ weniger im Verkehr hingegen bedeutet: eine halbe Million mehr Elektroautos. So hat es das Öko-Institut ausgerechnet. Hochgerechnet heißt das:

Um das Klimaziel im Verkehr zu erreichen, müsst die Bundesregierung 35 Millionen Elektroautos auf die Straße bringen. Mit Strom aus erneuerbaren Energien.

/// DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE WAHRHEIT // .

Die zweite Antwort ist eine ökonomische. Sie führt ins erste Semester Volkswirtschaftslehre, Thema: Preiselastizität. Und zu Gernot Klepper. Der Ökonom forscht am Kieler Institut für Weltwirtschaft zu Umweltfragen. Auch er sieht bei der Bundesregierung bisher wenig Anstrengungen, die selbst gesteckten Klimaziele für den Verkehr zu erreichen. Dafür müsse man vor allem eine grundsätzliche volkswirtschaftliche Wahrheit akzeptieren: "Die Nachfrage nach Mobilität ist unelastisch."

Anders gesagt: Ein höherer Preis für klimaschädliche Verkehrsmittel führt nicht dazu, dass Menschen sofort ihr Verhalten ändern. Sie geben einfach mehr Geld für Mobilität aus. "Eine stärkere staatliche Regulierung bringt nichts, wenn es keine attraktive Alternative gibt", sagt Klepper. Ökonomisch ausgedrückt: Es fehlt an Substitutionsgütern. Demnach entscheidet nichts mehr über die Verkehrswende als Angebot und Nachfrage. Welche Anreize gibt es, das Klimaschädliche zu lassen? Und welche Alternativen ermuntern, das Klimafreundliche zu probieren?

/// HÖHERE PREISE UND STRENGERE GRENZEN // .

Der Ökonom Klepper, der Physiker Kuhlmann, der Ingenieur Hochfeld - in einer Frage sind sie sich einig: CO₂ - Emissionen im Verkehr müssen teurer werden. "Die Debatte über die richtige Bepreisung von CO₂ gehört endlich auf die politische Tagesordnung", sagt Agora-Chef Hochfeld. Man solle von Steuervorteilen für den Diesel absehen und eine CO₂ - abhängige Dienstwagensteuer einführen. Man brauche "auch eine Energiesteuer, die den CO₂ - Ausstoß berücksichtigt". Hochfeld setzt außerdem Hoffnungen in synthetische Kraftstoffe, die mit festgelegten Quoten den konventionellen beigemischt werden könnten. Auch dena-Chef Kuhlmann sieht in diesen E-Fuels "wichtige Bausteine der Verkehrswende".

Ein anderes wichtiges Regulierungsinstrument für den Erfolg der Verkehrswende steht gerade in Brüssel zur Diskussion: die CO₂ - Grenze für Pkw-Neuzulassungen in der EU. Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass von 2012 bis 2030 die CO₂ - Emissionen bei neuen Fahrzeugen um 30 Prozent sinken müssen. Nach Berechnungen des Öko-Instituts würde sich dadurch der CO₂ - Ausstoß von Pkws in Deutschland um 3,5 Millionen Tonnen verringern. Zu wenig, findet Agora-Chef Hochfeld. "Wenn es bei den von der EU-Kommission vorgeschlagenen Grenzwerten bleibt, können wir die Klimaziele 2030 für den Verkehr schon im nächsten Jahr begraben."

Die Bundesregierung hat sich öffentlich bisher nicht zu dem EU-Vorschlag positioniert. In einem Entwurf aus dem Bundeswirtschaftsministerium von Anfang März heißt es: Man setze sich dafür ein, dass die CO₂ - Flottenregulierung "ambitioniert, aber realistisch" weiterentwickelt werde.

Die EU-Kommission will auch für Lkws erstmals CO₂ - Grenzwerte einführen. Noch mehr als bei Autos ist offen, ob und wenn ja welche alternative Antriebstechnik sich bei Lkws durchsetzt - und damit die Frage, wie schnell der Güterverkehr seinen Beitrag zur Verkehrswende überhaupt leisten kann.

/// VERKEHRSWENDE HEIßT MOBILITÄTSWENDE // .

Um Alternativen zum Straßenverkehr anzubieten, müssen vor allem die Kommunen aktiv werden. Die Städte stehen wegen einer hohen Stickoxidbelastung unter Druck. Die EU-Kommission prüft zurzeit, Deutschland wegen zu hoher Werte vor dem Europäischen Gerichtshof zu verklagen. Die Bundesregierung hat daher fünf Modellstädte ausgewählt, in denen Maßnahmen für saubere Luft getestet werden, darunter Großstädte wie Bonn und Mannheim, aber auch Herrenberg, eine Kleinstadt bei Stuttgart.

Wer durch Herrenberg läuft, durch die Fußgängerzone, in der sich ein Fachwerkhaus an das nächste reiht, käme nie auf die Idee, die Stadt habe ein Verkehrsproblem. Doch die Straßen rund um die Altstadt sind verstopft. Zwei Bundesstraßen kreuzen sich hier, Schwerlastverkehr donnert vorbei. Lisa Zernickel muss fast schreien, um zu erklären, was sie ändern will. Als Klimaschutzmanagerin Herrenbergs hat sie die Vorschläge für eine Reduzierung der Verkehrsbelastung erarbeitet. Jetzt wartet sie darauf, dass die Bundesregierung sich dazu äußert. Und ihr sagt, wer die Maßnahmen bezahlt.

"Vor allem eine Tempo-30-Zone würde uns sehr helfen", sagt Zernickel. Das klinge banal, aber mit ein paar Verkehrsschildern sei das Problem nicht gelöst. Zernickel zeigt auf einige Parkplätze am Straßenrand. Die müssten weg. "Wer einparkt, stört den Verkehrsfluss." Auch alle Linksabbiegerspuren müssten daher verschwinden. Wenn man die Tempo-30-Zone mit intelligenter Ampelsteuerung kombiniere, glaubt Zernickel, könnte es klappen: Stickoxidwerte sinken - und der CO₂ - Ausstoß gleich mit.

Pläne wie dieser klingen eher nach klassischer Stadtplanung, weniger nach moderner Mobilität, nach selbstfahrenden Autos und Flugtaxis. Aber Zernickel denkt weiter. In den Modellstadt-Antrag hat sie auch ein Konzept für eine App geschrieben. Die soll jedem Einwohner die Wahl des richtigen Verkehrsmittels erleichtern, soll ihm sagen, wie schnell, für welchen Preis und wie klimafreundlich er unterwegs wäre. Alternativen im Live-Vergleich, könnte man sagen. Zernickels Herrenberg der Zukunft ist vernetzt, elektrifiziert und setzt auf geteilte Fahrzeuge. Nur fürs Bike-Sharing sei die Stadt am Hang nicht geeignet. Aber dafür "gibt es ja Pedelecs".

Wenn Zernickel von ihren Ideen für Herrenberg berichtet, erzählt sie gerne von den Mobilitäts-Start-ups, mit denen sie sich regelmäßig austauscht. Es sind dieselben Gründer, die auch die Experten Kuhlmann und Hochfeld gerne als Musterschüler der Branche nennen. Und die beide davon überzeugt haben, dass in Deutschland genug Pioniergeist vorhanden ist, um die Verkehrswende als

Mobilitätswende zu gestalten. "Entscheidend ist, dass die Städte dabei Unterstützung vom Bund und mehr Handlungsspielraum bekommen", sagt Hochfeld.

Doch selbst wenn er und Kuhlmann sich mit ihren Vorschlägen durchsetzen; selbst wenn viele Städte dem Beispiel von Herrenberg folgten - es spricht einiges dafür, dass es nicht reicht. Dass am Ende das Sektorziel für den Verkehr nach unten korrigiert werden muss. Dass andere Bereiche mehr leisten müssen, um das übergeordnete Ziel einer CO₂-Reduktion von 55 Prozent bis 2030 zu erreichen.

Baden-Württemberg hat für die eigenen Klimaschutz-Bemühungen ein Best-Case-Szenario simuliert, ein "Wenn wir könnten, wie wir wollten"-Planspiel, in dem sich der Güterverkehr stark auf die Schiene verlagert und viele Pendler innerhalb von kurzer Zeit auf das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Die CO₂-Emissionen, so die Rechnung, reduzierten sich dann um knapp 34 Prozent. Aber auch das hieße: Klimaziel verfehlt.

Becker, Benedikt