

Politik in der Pflicht

Experten fordern die konsequente Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen

»Der Verkehrssektor ist einer der größten CO₂-Verursacher in Deutschland, gut ein Fünftel aller CO₂-Emissionen gehen auf sein Konto.«

Das Ziel ist ehrgeizig: Deutschland will den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 senken. Das Bundeskabinett verabschiedete jüngst ein Klimaschutz-Paket, das Wirtschaft und Bürger in die Pflicht nehmen soll. Kernpunkte des Programms sind eine stärkere steuerliche Belastung von Autos mit hohem Spritverbrauch, die stärkere Nutzung von erneuerbaren Energien sowie strengere Auflagen zum Energiesparen. Umweltschützern gehen die beschlossenen Maßnahmen nicht weit genug.

Sorgenkind Verkehr

Das bundesweite Bündnis »Klima-Allianz«, dem zivilgesellschaftliche Organisationen und Unternehmensverbände angehören, hält Nachbesserungen des Programms für notwendig, um die vorgegebene CO₂-Reduktion zu erreichen. Im Verkehrsbereich wurden gar substanzielle Defizite ausgemacht: »Keine ökologische Orientierung des Dienstwagenprivilegs, kein Tempolimit, keine verbindliche Kennzeichnung oder Höchstverbrauchsstandards für PKW, keine Maut für Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen und kein Wort zur Stärkung der Bahn« fasst Gerd Rosenkranz von der Deutschen Umwelthilfe seine Kritik zusammen.

Der Verkehrssektor ist einer der größten CO₂-Verursacher in Deutschland, gut ein Fünftel aller CO₂-Emissionen gehen auf sein Konto. Während es in anderen Problem-Sektoren wie Stromversorgung,

Industrie, Land- oder Abfallwirtschaft gelungen ist, die Emissionen über die Jahre erheblich zu senken, haben sie im Verkehrssektor in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Umweltverträglichen Verkehr gestalten

Zentrale Herausforderung einer zukunftsfähigen Mobilität ist deren Nachhaltigkeit, im ökonomischen und sozialen Sinne, vor allem aber im Bereich der Umweltverträglichkeit. Auch die von berlinpolis im Rahmen der Umfrage »Zukunft der Mobilität in Deutschland« befragten Verkehrsexperten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik bewerten die Umweltverträglichkeit als die wichtigste Ziel dimension der Verkehrspolitik. Es folgen Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit. Die öffentliche Daseinsvorsorge gilt unter den Experten als das am wenigsten wichtige politische Ziel.

Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bleiben laut Umfrage auch im Jahr 2020 das größte Problem im Verkehrssektor. Experten zufolge könnte jedoch durch die Schaffung eines fairen Wettbewerbs eine Reduzierung der CO₂-Belastung erreicht werden. Auch durch die konsequente Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen erwarten die Befragten eine deutliche Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Obwohl die Transportkosten durch solche Maßnahmen steigen würden, befürchtet die große Mehrheit der Befragten weder eine Gefährdung von

Wachstum und Beschäftigung noch einen Nachteil im internationalen Wettbewerb. Vielmehr wird mit der Entstehung neuer Transportangebote gerechnet.

Im Personenverkehr wird auch im Jahr 2020 der motorisierte Individualverkehr dominieren. Mit einer steigenden Bedeutung des ÖPNV rechnen die Experten nicht. Um eine Verlagerung weg vom Individualverkehr zu erreichen, ist nicht nur eine intelligente Städte- und Raumpolitik gefragt. Auch die Schaffung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln und Investitionen in intermodale Verkehrsangebote würden eine Wende begünstigen.

Die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger ist der wichtigste Faktor, wenn es um einen fairen Wettbewerb im Verkehrssektor geht. Treibstoffbesteuerung sollte gleichermaßen und ohne Ausnahmen auf alle Verkehrsträger angewandt werden. Außerdem plädieren die Exper-

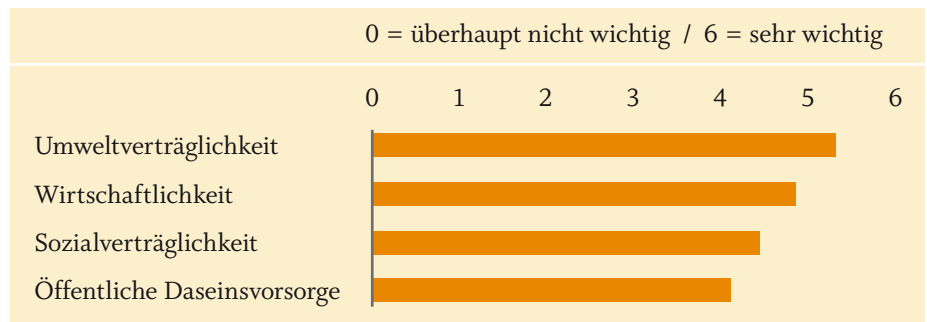


Abbildung 1: Bewertung der Zieldimensionen der Verkehrspolitik

ten für die vollständige Internalisierung der externen Kosten sowie für die Liberalisierung bzw. Privatisierung des Bahnverkehrs.

Die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und die Schaffung eines fairen Wettbewerbs müssen im Mittelpunkt zukünftiger Verkehrspolitik stehen, wenn diese nachhaltig und zukunftsorientiert gestalten soll. Das Potential ist da: Der

These, dass die umweltfreundliche Bahn im Jahr 2020 durch bedarfsgerechte und intermodale Verkehrsangebote eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein wird, stimmen immerhin 47% der befragten Experten zumindest teilweise und 23% der Befragten voll und ganz zu.

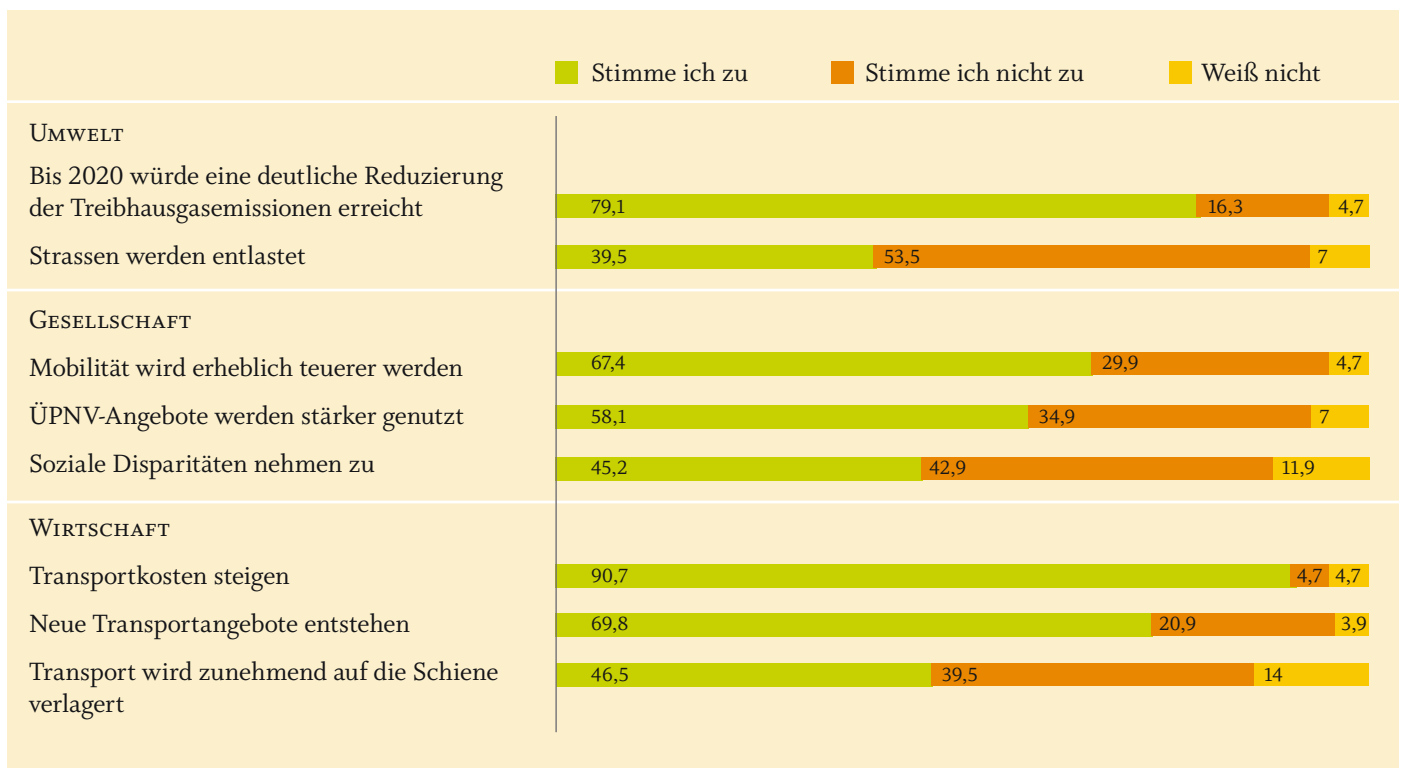


Abbildung 2: Mit welchen Folgen wäre durch die konsequente Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen im Verkehrssektor zu rechnen?