

Klimaschutz im Verkehr - sind 50 geplante Maßnahmen mehr als systemerhaltende operative Hektik?

von: Willy Sabautzki, 10.06.2019



Die jüngst veröffentlichte Planung des Verkehrsministeriums von 50 Maßnahmen zur Erreichung des ausgerufenen Sektorenziels, ein Beitrag zur Eindämmung der CO₂ Ausstoßes, erfolgte fast zeitgleich zum Zeitpunkt der sich etablierenden Klimaschutzbewegung „Fridays for Future“ und den denkwürdigen „grünen“ Euphorie-Ergebnissen bei den Europawahlen. Die seit Jahrzehnten aufgestellten Warnungen von Umweltverbänden auf die fortschreitende Klimaschädigung und Luftverschmutzung durch den mit fossilen Kraftstoffarten Benzin und Diesel betriebenen Verkehr erlebt aktuell eine Befeuerung, geradezu eine Schubbewegung durch die jüngere Generation. Auch einsichtige ökologisch-sensible Milieus in Deutschland fordern mit Unterstützung der hier wohlwollenden Mainstream-Berichterstattung politische Handlungsansätze zur Eindämmung der bedrohlichen Zustände der Klimaentwicklung. Sogar die CDU-Gruppe „Union der Mitte“, nicht unbedingt bekannt für gesellschaftlichen und sozialen Fortschritt, erkennt die Zeichen der Zeit und fordert aus Gründen der politisch-ideologischen Selbsterhaltung für Unternehmen und Bürger eine CO₂- Abgabe.

Die unterschiedlichsten Verbände in Deutschland sind sich darüber einig, dass der PKW-Verkehr mit einem Anteil von 40 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen einer der größten Einzelverursacher ist. Nach Angaben des Umweltbundesamtes war der Verkehr mit 167 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Jahr 2017 der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland (Anteil: 18,4 %).

Eine Verringerung des CO₂ - Ausstoßes der rund 47,1 Millionen in Deutschland

zugelassenen PKW (einschließlich der weniger als 140.000 zugelassenen reinen Elektro-Autos) können als ein Gradmesser für eine wirksame und lebensnotwendige Klimaschutzpolitik gelten. [Den Angaben des Klimaschutzplanes der Großen Koalition zufolge sollen die Emissionen im Verkehr um etwa 40 Prozent sinken.](#)

Klimaschutz im Verkehr würde demgemäß eine Reduzierung des CO₂ Ausstoßes, eine Reduzierung des Endenergieverbrauchs plus eine konsequente Energiewende im Verkehr bedeuten. Die Emissionen sind seit 1990, wohlgermerkt für den zitierten Bereich Verkehr, nicht merklich zurückgegangen. Der motorisierte Verkehr hat zugenommen; laut Kraftfahrzeug Bundesamt, KBA wächst der PKW- Bestand um jährlich ca. 1,2 Mio. Einheiten. die Automobilkonzerne melden weiterhin Absatzrekorde.

Notwendiger Klimaschutz im Verkehr

Nach heutigem Stand der geplanten und bisher eingeleiteten Maßnahmen wird Deutschland seine Klimaziele verfehlen.

Die Klimaschutzdiskussion des so genannten Klimakabinetts mit seinen beteiligten Ministerien, die mit einer Verringerung von Luftschadstoffen für einen wirkungsvollen Klimaschutz zu sorgen hätten, lassen keine Glaubwürdigkeit und Wirksamkeit bei den angestrebten Zielen erkennen.

Die EU-Kommission hatte Deutschland im Mai 2018 wegen Verstößen gegen Grenzwerte für Stickoxide (NO₂) vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) verklagt.

Wegen mangelnder Anstrengungen, die Nitratbelastung im Grundwasser zu verringern, schickte die EU-Kommission unlängst einen weiteren Drohbrief nach Berlin. [Nitrat stammt oft aus Düngern wie Gülle und kann in hoher Konzentration für Umwelt, Tiere und Menschen schädlich sein.](#)

Die Mobilität der Menschen steht dabei nicht zur Disposition, weder aus wirtschaftlichen noch aus Gründen einer als „Freiheit für freie Bürger“ propagierten System-Ideologie: Es geht schlicht und ergreifend um die Abwehr von lebensbedrohlichen Auswirkungen der Klimaveränderung und Luftverschmutzung auf Mensch, Tier und Natur. Auf den Verkehrs-sektor bezogen ist dies gleichbedeutend mit einer Initiierung und Umsetzung einer klimagerechten Mobilität.

Der Verkehr ist nach den Erkenntnissen der Allianz pro Schiene, ohne Zweifel ein Interessenverband, das Sorgenkind des Klimaschutzes [„Im Verkehrssektor ist seit 1990 in Deutschland keine Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes gelungen. In dem Zeitraum haben andere Kohlendioxid-Emittenten wie die Haushalte, die Industrie, die Energie- und die Landwirtschaft ihre Klimabelastung zum Teil deutlich reduziert“](#). Wer mit dem Zug eine Fernreise antritt, löse laut Allianz pro Schiene weniger als ein Zehntel der Treibhausgas-Emissionen eines fahrenden Autos aus. Der Klimavorteil gegenüber dem Flugzeug liege sogar beim 22-Fachen. Als Kernelement einer Verkehrswende sei eine [„Umlenkung der Geldströme in den öffentlichen Haushalten weg von umweltschädlichen hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern notwendig,“](#).

Und hier drängt sich die Frage auf, inwieweit die aktuell vom Verkehrsministerium

propagierten 50 Maßnahmen zur Erreichung der vereinbarten CO₂ - Grenzwerte und der Beiträge des Verkehrssektors zur Begrenzung der maximal 2 Grad Erderwärmungs- Ziels wirksam und ausreichend sind.

Verkehrsminister Andreas Scheuer lässt über die Medien erklären, dass mit seinem Maßnahmenprogramm (50) die für das Jahr 2030 definierten Klimaziele im Verkehr erreichbar seien. Für den Sektor Verkehr bedeute das laut der Ministeriumsvorlage, dass eine Reduzierung von 163 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) auf höchstens 98 Millionen Tonnen pro Jahr erreicht werden soll. Die Deutsche Presse-Agentur zitiert eine interne Vorlage des Verkehrsministeriums, wonach die Hebel für die Reduzierung insbesondere ein massiver Ausbau von E-Mobilität, des öffentlichen Nahverkehrs sowie der Ausbau von Radwegen sein sollen. Eine der Maßnahmen ist die Senkung der Mehrwertsteuer auf Ticketpreise von 19 auf sieben Prozent, um den Personenverkehr auf der Schiene zu stärken. **Die Bundesmittel für den Infrastrukturausbau von U- und S-Bahnen sollen auf eine Milliarde Euro jährlich steigen, um den ÖPNV attraktiver zu machen.**

Im Bereich der Nutzfahrzeuge sind ähnlich wie für die E-Automobilförderung Kaufprämien und die Förderung alternativer Antriebe im Maßnahmenangebot. Kaufprämien für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben und auch einer Maut, die sich nach dem CO₂-Ausstoß richtet, soll die Anschaffung emissionsärmerer Lkw auf die Straßen bringen. Mit einer Förderung der Infrastruktur - genannt werden hier z.B. Wasserstoff-Tankstellen, Mega-Charger und Oberleitungen auf Pendelstrecken - sollen die Nutzfahrzeuge bis zu 18 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Zieht man hierzu allerdings die Aussagen von LKW-Herstellern wie MAN hinzu, die darauf verweisen, dass für einen 40 Tonner LKW mit E-Antrieb ein Batterieblock von ca. 10 Tonnen vorzusehen ist, so scheinen die Maßnahmen entweder nicht durchdacht oder aber nicht mehr als operative Hektik zu bedeuten.

Auch für die Bereiche Güterverkehr und Digitalisierung werden Maßnahmen angedeutet, die zu einer Reduzierung von CO₂ führen sollen: Schienengüterverkehr stärken, die Binnenschifffahrt modernisieren und innovative Mobilitätsformen ermöglichen, schnelle Mobilfunknetze für automatisierten und vernetzten Verkehr und rechtliche Grundlagen für „moderne Mobilität“. **Neben einem milliardenschweren Förderprogramm für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie** als ein Antrieb der Zukunft für PKW sind auch die Förderung und ein stärkerer Einsatz alternativer Kraftstoffe, die aus Pflanzen und aus Strom gewonnen werden, im Package der 50 Maßnahmen enthalten. Die ideologische Grundausrichtung der verkehrsbezogenen Beiträge für den Klimaschutz ist dabei kristallklar dem Primat der „freien Marktwirtschaft“ verpflichtet. So betont der Verkehrsminister Andreas Scheuer: „Dabei wollen wir erlauben, erleichtern und ermöglichen und nicht verbieten, verteufeln und verteuern“.

Wo bleiben Vorgaben und Regulierungen für eine klimafreundliche Mobilität?

Eine verbindliche E-Auto-Quote wie sie beispielsweise in einigen europäischen Nachbarstaaten für PKW-Neuzulassungen angewandt und angestrebt werden , als Einstieg in den Ausstieg aus der dominierenden Automobiltechnik der Verbrennung

von fossilen Kraftstoffarten, ist nicht vorgesehen. Die Rede ist mehr von Verlängerung der Kaufprämien für E-Autos und steuerlichen Anreizen für „klimafreundliche Dienstwagen“ (E-Autos und wasserstoffbetriebenen Autos) sowie einer Förderung der bisher unzureichenden Ladeinfrastruktur für E-Autos.

Ebenso wenig sind Maßnahmen eines Abbaus der Steuersubventionen für Flugbenzin, einer Überwachung der strikten Einhaltung festgelegter Stickoxidbelastungen in den Städten durch Dieselfahrzeuge vorgesehen. Es gibt auch keine ausreichende Verpflichtung der Kommunen zur Einhaltung der Euro VI Abgaswerte und Partikelfiltereinbau bei allen ÖPNV-Bussen. Die Deutsche Umwelthilfe, DUH verweist in diesem Zusammenhang auf die Überschreitung der geltenden Abgasnormen in 60 Prozent der Fälle der verkehrsnahen Messtellen in Deutschland[1].

Aus Sicht der Umweltverbände und der Klimabewegungen hält der bunte Baukasten an Vielfalt von Kann-Optionen und Wünsch-Dir-Was Erklärungen des Verkehrsministeriums einer Prüfung der Wirksamkeit zur Einhaltung der Klimaziele, zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt, nicht stand. Im Kern bedeutet das Maßnahmenprogramm das altbekannte Spiel der endlosen Debatten, der Ausblicke auf Regelveränderung und Realisierungsaussichten von Maßnahmen, die infolge von technologischen Optimierungen und Modernisierungen ohnehin einkalkuliert sind. Der Bundestag hatte als ein dafür herausragendes Beispiel eine „Toleranzgrenze“ von 50 statt der gesetzlich festgelegten 40 Mikrogramm Stickoxide pro Kubikmeter Luft beschlossen. Demnach mussten Städte, die den derzeit gültigen Stickoxidgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft um bis zu zehn Mikrogramm verfehlen, keine Fahrverbote aussprechen, um die Konzentration des giftigen Gases in der Stadt herunterzubringen. Demgegenüber fordert etwa der BUND einen absoluten und real gemessenen Grenzwert von 40 g/km in 2030. und ein Zwischenziel von 70 g/km in 2025. Nur durch ein solches Langfristziel herrsche Planungssicherheit für die Entwicklung neuer Fahrzeugkonzepte[2].

Eine nicht unwesentliche Kritik am „50 er Maßnahmenprogramm“ lösen die Aussagen zur Förderung der so genannten Biokraftstoffe aus. Nach Angaben des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) würden die ökologischen Folgen nicht ausreichend berücksichtigt. Dazu gehörten die Auswirkungen auf die Biodiversität, die Förderung von einseitiger Monokultur und eines verstärkten Dünger- und Pestizideinsatzes.

Eine massive und konsequente Maßnahme für klimafreundliche Mobilität wäre die verschärfte Vorgabe für Auto-Konzerne von CO₂-armen Antriebsarten für die nächsten Fahrzeuggenerationen, **eine Nichtzulassung von Verbrennungsmotoren für PKW bei nicht eingehaltenen Verbrauchsvorgaben, oder auch Verordnungen zur Begrenzung der Fahrzeuggröße**. Eine Minderung des Endenergieverbrauchs könnte ergänzend dazu durch eine Verkehrsverlagerung von Straße auf den Umweltverbund, Schiene oder Schiff erwirkt werden. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung insbesondere in den Städten wäre beispielsweise durch eine Erhöhung der Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel sowie eine umfassende Elektromobilität mit hohem Anteil an regenerativer Energie zu erreichen.

Selbst das Umweltministerium (SPD) mahnt den Klimakabinetts-Kollegen aus dem Wirtschaftsministerium zu weniger Verhandeln von Regeln, sondern zur Umsetzung

der Ziele bei der Reduktion der CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) übt ebenfalls massive Kritik an den Plänen aus dem Verkehrsministerium. Es würden beispielsweise bei der Förderung der so genannten Biokraftstoffe die ökologischen Folgen nicht ausreichend berücksichtigt. Die Nutzung und die Ausweitung der Biosprit-Nutzung sei unvereinbar mit Zielen des Umwelt- und Naturschutzes, weil Energiepflanzen für Biokraftstoffe mit dem Anbau von Nahrungsmitteln konkurrieren und zwangsläufig zu mehr Monokulturen auf den Feldern führen werden. Dazu gehörten die Auswirkungen auf die Biodiversität und der verstärkte Dünger- und Pestizideinsatz (vgl. hierzu [„Produktive Vielfalt in der Landwirtschaft“](#) und [„Wie kann eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors gelingen?“](#)).

Den **Ausstoß von Treibhausgasen wie CO₂** zu verteuern, wie es gerade in der Bundesregierung diskutiert wird und im Portfolio der Maßnahmen des Verkehrsministeriums auch vorkommt, ist nach den Worten der Umweltministerin Svenja Schulze (SPD) „nur ein Instrument“ in einem notwendigen Gesamtpaket. [Für eine vertiefende kritische Erörterung der anstehenden CO₂-Besteuerung sei hierzu auf den isw-Beitrag von Franz Garnreiter verwiesen.](#)

Klimaschutz - Verkehrsreduzierung und Tempolimit

Klimaschutz im Verkehr ist eine Herausforderung der Zivilgesellschaft, die keinen Aufschub duldet und mit allerhöchsten Anstrengungen ein sofortiges Umdenken mit den daraus abzuleitenden Sofortmaßnahmen verlangt. Eine Kooperation der Umweltverbände VCD (ökologischer Verkehrsclub Deutschland), WWF (Organisation für Natur und Atenschutz), BUND, Germanwatch und NABU (Naturschutzbund Deutschland) legten schon in 2014 das Verbändekonzept »Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland - Weichenstellungen bis 2050« vor, das eine radikale Wende der Verkehrspolitik vorsah. Die Verlagerung auf umweltfreundlichere Transportmittel und Verkehrsvermeidung bilden die zentralen Themen in der Erläuterung, wie sich im Verkehrssektor in Deutschland die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95% reduzieren ließen. Darüber hinaus soll bis 2050 die Zahl der Pkw halbiert werden.

Wie eingangs bereits erwähnt können selbst die politischen Fürsprecher und Repräsentanten der bürgerlichen Gesellschaft, des Kapitalismus, die sozial-ökologische Schieflage in ihrer Programmatik nicht mehr leugnen. Wollen sie auch bei der Klimapolitik ihren ideologischen Gestaltungseinfluss geltend machen, werden sie versuchen, die Dominanz der Automobilkonzerne als das Rückgrat und Motor des marktwirtschaftlich geprägten Wirtschaftswachstums durch politische Zugeständnisse auch in der Klimapolitik zu rechtfertigen. Es ist verblüffend, dass es trotz der engagierten programmatischen Forderungen der Umweltverbände offensichtlich gelungen ist, ein generelles Tempolimit mit Klimaschutzwirkung den öffentlichen Diskussionen vorzuenthalten.

Ein Tempolimit würde aber in seinen Auswirkungen eine klimaneutrale Mobilität ein ganzes Stück weit voranbringen. Andreas Scheuers bezogener Standpunkt eines klaren „Nein“ gegenüber einem Tempolimit scheint das oberste verkehrministerielle Axiom zu sein. Deshalb ist eine Tempolimit-Regelung im Portfolio der 50 Kann-Maßnahmen auch nicht vorgesehen. Ansonsten würde Andreas Scheuer vermutlich

sein riesiges Polster an Lobby-Punkten bei den Autokonzernen verlieren.

Der Forderung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) für ein generelles Tempolimit ist aber zuzustimmen. Eine verantwortungsvolle Festlegung eines Tempolimits von 80 km/h außerorts und 120 km/h auf Autobahnen wäre eine sinnvolle Klimaschutzmaßnahme mit sofortiger Wirkung. Deutschland ist der einzige Staat in Europa, in dem es auf 80 Prozent der Autobahnen keinerlei Tempobeschränkungen gibt. Deshalb sollte aus Sicht des Autors im weiteren Verlauf der öffentlichen Klimaschutz-Diskussion die Einführung eines Tempolimits einen gebührenden Platz einnehmen[3].

Resümierend bleibt festzustellen, dass die propagierten Ziele, die durch 50 Maßnahmen für Klimaschutz im Verkehrsbereich möglich sein sollen, eigentlich darauf verweisen, wie dramatisch die Zerstörung von Umwelt und Klimaveränderung schon fortgeschritten ist. Klimaschutzziele im Verkehr mit einer Realisierungszeitspanne bis nach 2030 auszugeben, ohne die dazu notwendigen Sofortmaßnahmen hier und jetzt einzuleiten und zu evaluieren, sind, überspitzt formuliert, nur eine kosmetische Systemglättung. Die Autokonzerne können weiterhin auf die profitorientierte Produktion von Fahrzeugen mit fossilen Verbrennungsmaschinen setzen. Die Einbeziehung alternativer Antriebstechniken wird nur dann erwogen, sofern sich Zusatzvolumen in der Auto-Produktion mit staatlichen Fördermitteln und eine Profitabilitätssteigerung realisieren lassen. Die Aufrechterhaltung der Kapitalverwertungsbedingungen für Automobilkonzerne bleibt das Primat der seit Jahrzehnten geprägten Verkehrspolitik.

Ein kapitalismuskritischer Schelm, der darauf verweist, dass Klimaschutz unter kapitalistischen Produktionsverhältnissen nur insoweit erfolgt, so lange die vorgesehenen Maßnahmen und das dazugehörige Instrumentarium das kapitalistische Wirtschaften und die dafür ausgelegte Verkehrspolitik nicht mehrheitsfähig in Frage gestellt werden[4].

[1] Bergk, F.; Knörr, W. und Lambrecht, U. 2017: Klimaschutz im Verkehr: Neuer Handlungsbedarf nach dem Pariser Klimaschutzabkommen. Teilbericht des Projekts „Klimaschutzbeitrag des Verkehrs 2050“. Im Auftrag des Umweltbundesamts. UBA-TEXTE 45/2017. ifeu Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU)

[2] vgl. Bergk, F.; Biemann, K.; Heidt, C.; Ickert, L.; Knörr, W.; Lambrecht, U.; Schmidt, T.; Schmidt, P.; Schmied, M.; Weindorf, W. 2016: Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050. Studie im Auftrag des Bundesumweltamts 2016. ifeu Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU); Infrac; LBST-Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH

[3] Abgasmessungen, Deutsche Umwelthilfe, 2018

[4] vgl. hierzu: Helmut Selinger, Marx, Engels und die Ökologie, Marxistische Blätter; Winfried Wolf, Mit dem Elektroauto in die Sackgasse, 2019, insbesondere Kap. 6-10

