

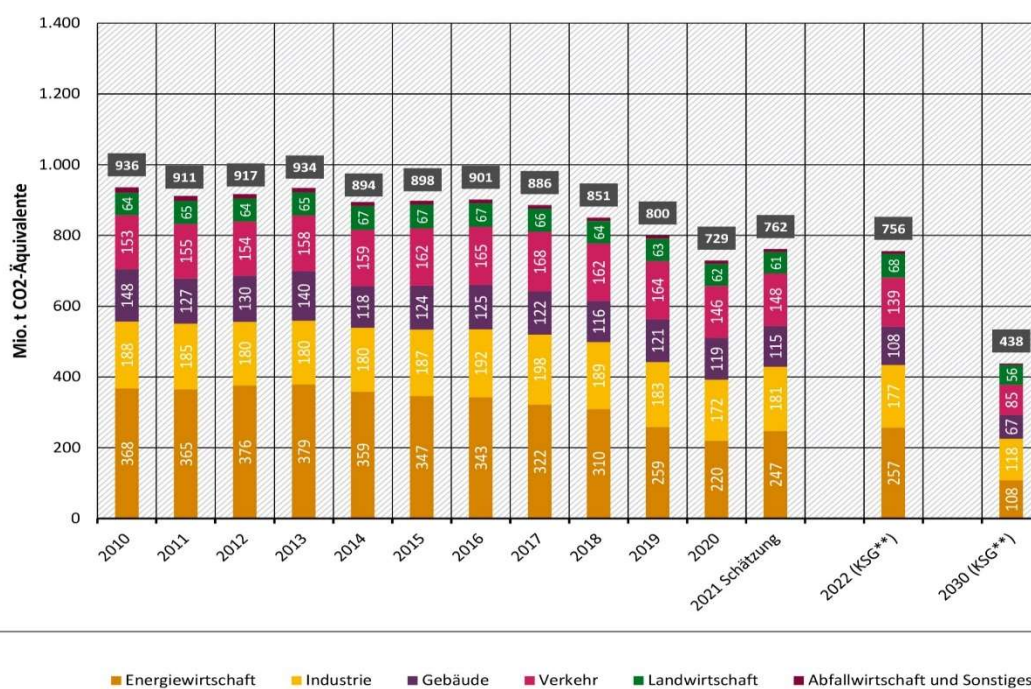
## Verkehrswende im Rahmen der sozial-ökologischen Transformation<sup>1</sup>

Aktuell sind Mobilität und Verkehr nicht nur aus Sicht der Treibhausgas-Emissionen problematisch, sondern auch, weil so Flächen versiegelt werden und Verkehr durch Mikropartikel oder Lärmbelastung krank macht - zu den gesundheitsschädlichen Folgen von Verkehr, insbesondere Straßenverkehr, gibt es genügend Studien. Hinzu kommt, dass die Flächenversiegelung durch verkehrsbedingten Bedarf, etwa Autobahnbau, in Deutschland unvermindert ansteigt. Ein oft behaupteter Rückgang beruht in erster Linie auf statistischen Erfassungsänderungen.

Was Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen betrifft, so liegt Verkehr auf Platz 4 in der Rangfolge, nach Energiewirtschaft, Industrie und Gebäuden.

### Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

in der Abgrenzung der Sektoren des Klimaschutzgesetzes (KSG)\*



\* Die Aufteilung der Emissionen weicht von der UN-Berichterstattung ab, die Gesamtemissionen sind identisch  
 \*\* entsprechend der Novelle des Bundes-KSG vom 12.05.2021, Jahre 2022-2030 angepasst an Über- & Unterschreitungen

Quelle: Umweltbundesamt 14.03.2022

Zum Verkehr gehört auch Flug- und Schiffsverkehr, wo die Streichung von Subventionen von Flugreisen oder eine sachgemessene Verteuerung von Schiffsreisen diskutiert werden müssen.<sup>2</sup> Hier aber soll der Fokus auf dem Verkehr zu Land, vor allem der Straße, liegen. Es gibt vieles, was diesen Bereich so wichtig macht:

<sup>1</sup> Dieses Factsheet wurde vor allem mit Daten des Umweltbundesamts erstellt, siehe <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr>

<sup>2</sup> Dabei sind die Emissionen von Flugzeugen und Schiffen deutlich treibhausrelevanter pro Nutzer als die von Autos. Im Bild: Jeder Flugreisende emittiert ein Vielfaches an Treibhausgasen verglichen mit Auto- und Busfahrern, wieder gestaffelt nach Flugzeuggröße, d.h. es macht einen Unterschied, Economy-Class im Jumbo-Jet zu fliegen oder allein im Privat-Jet <<https://www.deutschlandfunk.de/privatjets-klimabelastung-100.html>>. Oder: Jeder Kreuzfahrer vernichtet 83 Tonnen Arktiseis. <https://www.spektrum.de/kolumne/freistettlers-formelwelt-wie-viel-schnee-schmilzt-beim-tourismus/2042536>

- Während es in anderen klima- und umweltrelevanten immerhin ansatzweise Reduktionszielen und -anstrengungen gibt, traut sich niemand an des Deutschen liebstes Kind.
- Einsparungen oder Verbesserungen, die durch Energieeffizienz oder andere Regulierungen erreicht werden, werden durch eine größere Anzahl an größeren und schwereren Autos (SUVs!) wieder aufgefressen.
- Hier gibt es viele einfach umsetzbare Reduktionsmöglichkeiten, auch und gerade, um die Abhängigkeit von fossilen Energien sofort zu reduzieren.
- Viele hier gemachte Vorschläge führen bestenfalls zu einer „Verschlimmbesserung“. Letzteres gilt insbesondere für die Diskussion von Alternativen zum Verbrennungsmotor, nur um die Industrie hinter dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) retten zu können. Dabei haben aller Alternativen gravierende Nachteile: EFuels sind nur durch einen enormen Einsatz von (erneuerbarer) Energie erzeugbar, Elektromobilität erfordern Materialien, die v.a. im Globalen Süden zu einem sehr hohen Preis an sozialen und ökologischen Verwerfungen gewonnen werden.<sup>3</sup> Damit ist dieser Weg keine Lösung, sondern bestenfalls eine Verlagerung von Problemen.

Lösungen dafür wären:

1. Sofortige Einsparungen durch Tempolimit auf allen (!) Straßen und autofreie Sonntage.<sup>4</sup>
2. Angemessene Verteuerungen des MIV: Steuern orientiert an Fahrzeuggröße, Verbrauch von Kraftstoff und Fläche, drastische Abstell- und Parkgebühren sowie die Einführung neuer Einnahmequellen wie der PKW oder City Maut.
3. Ausbau von Öffentlichem Personennahverkehr, Verbilligung seiner Angebote durch Quersubventionierung mit Einnahmen aus der Verteuerung des MIV, siehe 2.
4. Ausbau des Schienennetzes, um möglichst viel Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu bekommen.

Das „Klimaurteil“ des Bundesverfassungsgerichts sowie dessen Abweisung von Folgeklagen aus den Bundesländern, ergab: Um im Rahmen des Deutschland noch verbleibenden CO2 Budgets bleiben zu können, braucht es deutlich ambitioniertere Sektorziele und Zeitpläne für all relevanten Sektoren, auch den Verkehrssektor. Nach geltender Rechtslage ist der Bund als Vertragspartner zur Pariser Klimaschutzkonvention für wichtige Teile des Klimaschutz zuständig, die Länder und Kommunen haben nur beschränkten Einfluss.<sup>5</sup> Die so gelagerte Verantwortung bremst nötige und mögliche Handlungsansätze aus. Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass alle „governance“ Ebenen, die ins Handeln kommen wollen, dies auch tun dürfen und können.

Um also gleichzeitiges subsidiäres Handeln auf allen Ebenen zu fördern muss (1.) geklärt werden, wie Länder und Kommunen selbstständiger und koordinierter ins Handeln kommen können. Dies erfordert (2.) eine Anpassung rechtlicher Regelungen und Zuständigkeiten sowie (3.) die Zurverfügungstellung angemessener finanzieller Mittel, insbesondere durch den Bund. Geld ist jedenfalls genügend da, es wird aber bislang für die falschen Dinge ausgegeben, etwa Tankrabbatt, Diesel- und Dienstwagenprivileg, fortgesetzte Subventionen fossiler Energien.... Vieles könnte also umgewidmet werden.

---

<sup>3</sup> Zum Energieverbrauch bei EFuels siehe <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-03/e-fuels-treibstoff-synthetik-nachhaltigkeit-umweltschutz>. Vor den Folgen der EMobilität für den Globalen Süden warnen konstant die Projektpartner von jesuitenweltweit.

<sup>4</sup> Allein ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen hätte ein Einsparpotenzial von 1,5 Millionen Tonne CO2 Äquivalenten, was einer Einsparung von 600 Millionen Litern Kraftstoff entspricht. Deutlich höher wären die Einsparungen bei 100 km/h. Hinzu kommen Einsparungen auf anderen Straßen. <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/positionen/tempolimit-autobahn-deutschland/>

<sup>5</sup> <https://www.sueddeutsche.de/politik/bundesverfassungsgericht-klimaschutzklagen-abgewiesen-1.5519548>