



Die Konsequenzen des Pariser Klimaabkommens für die deutsche Verkehrspolitik

Mit dem Pariser Klimaabkommen und den Klimaschutzzielen der EU hat sich auch Deutschland zu einer deutlichen Reduzierung der klimarelevanten Emissionen verpflichtet. Im Gegensatz zu den anderen Sektoren sind die CO₂-Emissionen im Verkehr aber nicht rückläufig, das Minderungsziel von minus 40 bis 42% für das Jahr 2030 scheint kaum erreichbar. Obwohl die wesentlichen Ansätze zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr auf Bundesebene liegen, bleibt der Bund weitgehend untätig oder verhindert sogar wirksamere Interventionen seitens der EU. Stattdessen delegiert er mit Förderprogrammen die Verantwortung an die Kommunen, die in diesem Bereich nur wenig ausrichten können. Ohne deutlich entschlosseneres Handeln des Bundes werden die CO₂-Emissionen im Verkehr im Jahr 2030 etwa auf dem heutigen Niveau liegen.



Christian Holz-Rau

Einleitung

Mit dem Pariser Klimaabkommen und den Klimaschutzzielen der EU hat sich auch Deutschland zu einer deutlichen Reduzierung der klimarelevanten Emissionen verpflichtet. Die Bundesregierung wollte darauf gestützt die Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) von 1990 bis 2020 um 40% reduzieren, hat dieses Ziel aber inzwischen aufgegeben. Bis 2014 sanken die THG in Deutschland um 28%, im Verkehrsbereich um 2% (Tab. 1). Seitdem sind sie sogar wieder gestiegen (s.u.). Für 2030 gelten jetzt nach Sektoren differenzierte Ziele. Im Verkehr sollen die THG-Emissionen bis 2030 um 40

bis 42% sinken (Tab. 1). Dabei stellt die vorrangige Strategie der Elektrifizierung keine Reduzierung des Energieverbrauchs dar, sondern eine Verlagerung des Energieverbrauchs in den Sektor der Energiewirtschaft.

Der folgende Beitrag beginnt mit der Frage, wieso in Deutschland der Verkehrssektor im Klimaschutz bisher so erfolglos ist. Im Mittelpunkt stehen hier der Bund und die EU. Anschließend wird der Klimaschutz im Verkehr in den breiteren Kontext einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gestellt. Im Fokus stehen hier Städte und Gemeinden. Dabei erfolgt keine Detailbewertung der Technologien. Der Beitrag geht vielmehr davon aus, dass es

keine wesentliche technologische Alternative zu einer weitgehenden Elektrifizierung zumindest des Landverkehrs gibt.

 Die Elektrifizierung immer größerer Fahrzeuge ist nicht nachhaltig

Einleitend sei betont, dass eine Elektrifizierung immer größerer, schwererer und stärkerer Fahrzeuge keinen nachhaltigen Pfad beschreibt, sondern dass deren hoher Energie- und Flächenbedarf sowie die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer wesentlichen Nachhaltigkeitsprinzipien widersprechen.