



for a living planet®

Mobilität und Klimaschutz

WWF-Forderungen zur Bundestagswahl 2009

Mehr klimafreundliche Mobilität ermöglichen – klimaschädliche Subventionen abbauen

Vorschlag für eine Vereinbarung im Koalitionsvertrag der künftigen Bundesregierung:

Für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor gibt es dringenden Handlungsbedarf. Der Sektor macht knapp 20 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland aus und wächst in einem Maß, das alle bisherigen Effizienzfortschritte zunichte macht. Der Anteil des Verkehrssektors an den deutschen CO₂-Emissionen wird beidem vorhergesagten weiter wachsenden Verkehrsaufkommen gegenüber anderen Sektoren wesentlich größer werden. Mit der bisherigen Umsetzung des Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramms (IEKP) der Bundesregierung werden die angestrebten Einsparungen nicht erreicht werden. Wir werden deshalb eine Mobilitätsstrategie vorlegen mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken, um den Güter- und Personenverkehr in Deutschland langfristig zukunftssicher zu machen und die Klimaschutzziele Deutschlands zu erfüllen.

Worum geht es?

Der Verkehrssektor hatte 2007 einen Anteil von 18,1 Prozent¹ an den nationalen CO₂-Emissionen.² Daran ist der Straßenverkehr zu rund drei Vierteln beteiligt, also mit etwa 14 Prozent der gesamten deutschen CO₂-Emissionen.³

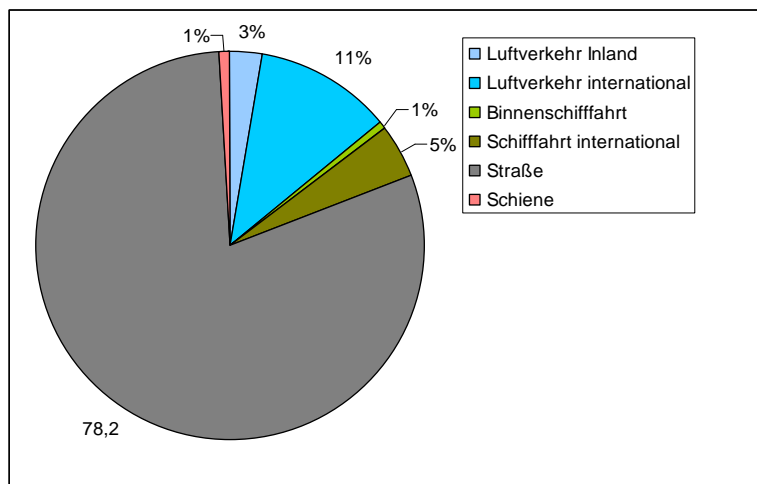


Abbildung 1: CO₂-Emissionen des Verkehrs nach Verkehrsträgern in Deutschland 2006 (mit internationalem Luftverkehr und Seeschifffahrt zur Illustration). Quelle: DG TREN: EU Energy and Transport in figures, p. 211 ff.

Den größten Teil des Rests macht der nationale Luftverkehr aus, dazu kommen Binnenschifffahrt und Schienenverkehr mit je etwa 0,1 % Prozent der deutschen CO₂-Emissionen. Nach Berechnungen des Wuppertal-Instituts⁴ werden die Emissionen des Luftverkehrs bei ungebremsster Entwicklung bereits bis zum Jahr 2020 die des Straßenverkehrs in Deutschland übersteigen dessen Emissionen

¹ Ohne internationale Seeschifffahrt und internationalen Luftverkehr gerechnet.

² Vgl. Ziesing, Hans Joachim: „CO₂-Emissionen in Deutschland im Jahr 2008 im Abschwung“ in „Energiewirtschaftliche Tagesfragen“ April 2009 (http://www.et-energie-online.de/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=9)

³ Umweltbundesamt: Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2007

⁴ „Im Steigflug in die Klimakatastrophe“ Studie für den BUND.

http://www.wupperinst.org/de/info/entwd/index.html?&beitrag_id=757&mzAdd=757&cType=2&pid=&searchart=



jedoch noch den bei weitem größten Teil der Verkehrsemissionen ausmachen. Auch EU-weit wird der Verkehr zunehmend zum Klimasorgenkind.

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs sind in der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union seit 1990 um 28 Prozent gestiegen⁵. Wesentlichen Anteil daran haben die stark gestiegene private Motorisierung in den neuen Mitgliedsländern sowie vor allem auch der liberalisierte EU-weite Güterverkehr, die sinkenden Transportkosten sowie der gestiegene Luftverkehr.

Um die Verkehrsemissionen in Deutschland langfristig und nachhaltig einzudämmen, stehen daher Lösungen für den Straßenverkehr und den wachsenden Luftverkehr im Mittelpunkt, weil diese zusammen für fast alle Treibhausgase des Verkehrs in Deutschland verantwortlich sind. Das heißt aber auch, dass vor allem der Schienen- und öffentliche Verkehr ausgebaut und attraktiver werden muss. Darüber hinaus müssen im Nahbereich Rad- und Fußverkehr gefördert werden. Mittel- und langfristig sind Effizienzverbesserungen bei Fahrzeugen im Personen- und Güterverkehr wesentlich. Autos und Lkw, Schiffe und Flugzeuge müssen effizientere Motoren bekommen. Dies muss über EU-Verordnungen und internationale Abkommen bei See- und Luftverkehr sichergestellt werden. Auch der CO₂-Gehalt der eingesetzten Energie, ob in flüssigen Kraftstoffen oder als Strom muss kontinuierlich reduziert werden.

Für den Straßengüterverkehr, aber auch den Schiffs- und langfristig den Flugverkehr heißt das vor allem die Nutzung nachhaltig produzierter Biokraftstoffe. Beim Personenverkehr setzt der WWF langfristig auf eine breite Einführung effizienter Elektrofahrzeuge und vor allem auf Effizienzsteigerungen bei konventionellen Autos. Damit Elektroautos wirklich einen Klimavorteil bringen, müssen sie von Anfang an mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Dies muss durch einen zusätzlichen Ausbau erneuerbarer Energien über die deutschen Ausbauziele hinaus erfolgen, sowie durch entsprechende Bedingungen bei der Förderung der Markteinführung von Elektroautos.

Damit die Effizienzerfolge nicht wie bisher durch Wachstum zunichte gemacht werden, müssen politische Maßnahmen gezielt an der Nachfrage ansetzen. Verkehrsinduzierende Subventionen der Vergangenheit wie zum Beispiel die Entfernungspauschale müssen dafür abgeschafft oder so umgestaltet werden dass sie Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel setzen. Mehr als 50 Prozent der in Deutschland verkauften Pkw sind Dienst- und Firmenwagen. Bei den Premiummarken ist diese Zahl sogar weit höher; dazu kommt dass der Anteil dieser Wagen an den gefahrenen Kilometern überproportional hoch ist. Das heißt, dass nicht nur die steuerliche Absetzbarkeit der Fahrzeuge zukünftig vom CO₂-Ausstoß abhängig zu machen ist, sondern zugleich die Rahmenbedingungen so angepasst werden müssen, dass Unternehmen und Arbeitnehmer Anreize für klimafreundlichere Mobilitätskonzepte und Nutzung des öffentlichen Verkehrs bekommen.

Das hohe Wachstum im Luftverkehr ist vor allem auf die seit 1990 extrem gesunkenen Preise zurückzuführen. Um dieses Wachstum einzudämmen müssen zunächst Subventionen, wie die Steuerbefreiung von Treibstoffen und Tickets, abgebaut werden. Allein die Einführung einer Kerosinsteuer für innerdeutsche Flüge würde ca. 400 Mio € jährlich bringen, die Erhebung auch auf internationale Flüge sogar 6,9 Mrd. €⁶

⁵ Europäische Umweltagentur: „TERM 2008:Transport at a crossroads“

⁶ UBA (2008): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland; <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3659.pdf>



Forderungen des WWF Deutschland

Wir fordern daher von der neuen Bundesregierung:

- die Einführung von Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrs um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990;
- eine umfassende Mobilitätsstrategie 2050 für die langfristige Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor

Zur Reduzierung der Emissionen im Personenverkehr muss die Bundesregierung

- den nationalen „Entwicklungsplan Elektromobilität“ so umsetzen, dass die Markteinführung von Elektroautos von Anfang an einen nachhaltigen und langfristigen Beitrag zu einem CO₂-freien Verkehrs- und Energiesektor leistet. Das heißt, E-Autos müssen grundsätzlich ihren Strom aus regenerativen Energien beziehen. Dies muss die Bundesregierung durch eine grundsätzliche Verknüpfung von Elektromobilität mit dem Ausbau zusätzlicher erneuerbarer Energien über die festgelegten Ausbauziele hinaus gewährleisten;
- alle klimaschädlichen Subventionen abschaffen und die zusätzlichen Steuereinnahmen zur Finanzierung klimafreundlicher Mobilität einsetzen;
- die steuerliche Absetzbarkeit von Dienstwagen so umgestalten, dass Anreize für die Anschaffung besonders effizienter Fahrzeuge und Nutzung alternativer Verkehrsmittel gesetzt werden;
- die Entfernungspauschale abschaffen oder so umgestalten, dass Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel gesetzt werden;
- sich bei der Revision der PKW-Grenzwertverordnung 2013 in der EU für ein starkes Langfristziel für neue Pkw von 80 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer einsetzen;
- Marktbedingungen für den klimafreundlichen Schienenverkehr und den ÖPNV durch eine Reduzierung der Stromsteuer im Schienenverkehr und Halbierung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets zu verbessern;
- die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans so anzupassen, dass langfristige Klimaauswirkungen des Verkehrswegeausbaus stärker einbezogen werden als kurzfristige Zeitersparnis.

Zur Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr muss die Bundesregierung

- sich in der EU aktiv für CO₂-Grenzwerte für Lkw einsetzen;
- das Schienennetz an den wichtigsten Knoten und Schnittstellen für den Güterverkehr vorrangig ausbauen;
- alle Möglichkeiten der Wegekostenrichtlinie für die Anrechnung der externen Kosten auf die Lkw-Maut in Deutschland umsetzen.

Zur Reduzierung der Emissionen im Luft- und Seeverkehr muss die Bundesregierung:

- auf Inlandsflüge Kerosinsteuer sowie Mehrwertsteuer für Flugtickets erheben und weitere Subventionen für den klimaschädlichen Luftverkehr abbauen
- sich bei den Klimaverhandlungen in Kopenhagen für ambitionierte Ziele und die wirksame Instrumente zur globalen Emissionsminderung im Luft- und Seeverkehr einsetzen