

Positionspapier

Die Verkehrswende, ein modisches Schlagwort

oder

wissenschaftlich fundierte Notwendigkeit?

Nicht erst durch die Vehemenz der „Fridays for Future“-Demonstrationen, sondern auch aufgrund der beschlossenen Klimaziele von Paris, des Diesel-Skandals und der ergebnislosen Diesel-Gipfel im Sommer 2018 wie auch der verkehrsbedingten Belastungssituation in Metropolen, Groß-, Mittel- und Kleinstädten wird deutlich, dass wir eine grundsätzliche Umgestaltung der Verkehrssysteme auf der internationalen, nationalen sowie auch der regionalen und städtischen Ebene benötigen.

Bei kritischer Analyse der oft als Allheilmittel „gehypten“ Handlungsansätze des Einsatzes von Elektroantrieben, der Digitalisierung des Verkehrs und der Automatisierung der Verkehrsmittel zeigt sich, dass die Lösungsvorschläge von den Entscheidungsträgern unter Vernachlässigung zentraler Systemzusammenhänge vorangetrieben werden. Dies gilt sowohl für die zur Diskussion gestellten Konzepte der Weiterentwicklung und Umgestaltung der Verkehrssysteme auf der politischen, fachlichen und wissenschaftlichen Ebene als auch für die Vorschläge der verschiedenen Interessengruppen. Es dominiert die sektorale Sicht und die Durchsetzung von Einzelinteressen, d.h. von Lobbies. Die für so ein Unterfangen notwendigen Diskussions-, Arbeits-, Aushandlungs- und Entscheidungsprozesse gelingen nicht oder bleiben Stückwerk. Sie führen eher zur „Vernebelung“ von Handlungserfordernissen und zur erschwerten Umsetzung von Handlungsmöglichkeiten. Dabei müssen die CO₂-Emissionen aller Sektoren ebenso einbezogen werden wie die CO₂-Äquivalente anderer Gase (z.B. Methan). Trotz der Schwierigkeiten einer Vereinbarung und Umsetzung weltweiter Ansätze müssen auch Möglichkeiten der Erhaltung und einer Vergrößerung von CO₂-Senken (z.B. (Ur-)Wälder) einbezogen werden.

Der Verweis auf die im globalen Maßstab relativ geringen Emissionen des Verkehrs in Deutschland kann die Handlungserfordernisse nicht grundsätzlich in Frage stellen, da die Wirkungen wie NO_x-Emissionen, Flächenbeanspruchungen, Lärm und Unfälle erhebliche Belastungen darstellen, die im lokalen, regionalen oder nationalen Zusammenhang reduziert werden müssen. Die Entwicklung zukunftsfähiger Systemlösungen und technischer Ansätze kann die Basis für exportierbare Produkte und Leistungen sein/werden.

Verkehrspolitische Problembetrachtung

Statt vor dem Hintergrund der Klimaschutzforderungen zur Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen die Hoffnung allein auf elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge zu lenken, ohne ausreichend deren Erfolg zu bilanzieren, sind folgende Handlungsansätze notwendig:

- Entwicklung geeigneter Anreizsysteme für technische Innovationen und auch für Verhaltensänderungen - wie z.B. durch eine angemessene CO₂-Bepreisung und eine angemessene Preisgestaltung von Stell-/Parkplätzen in Straßenräumen (Parkgebühren, Gebühren für Bewohnerparkplätze, immissionsbezogene Bemauerung von Straßen),
- Stärkere Berücksichtigung notwendiger sektoraler Koppelungen durch eine systemische Betrachtung der Verkehrs- und Energie-, aber auch Raumstruktur- und Siedlungssysteme,
- Wahrnehmung einer Gesamtverantwortung für eine tragfähige und nachhaltige Mobilitätswende durch Vertreter der Mobilitäts-, Verkehrs-, Energie- und Raumwissenschaften - die bisher merkwürdig „schweigsam“ bleiben,
- Entwicklung und Umsetzung von Handlungsansätzen, die an den Ursachen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung ansetzen - wie Raumstrukturen und Standortmuster, globale Wirtschafts- und Austauschsysteme, Anreiz-, Preis- und Steuersysteme sowie rechtliche Rahmenbedingungen (Technologische Innovationen sind mit Anstößen zu Verhaltensänderungen konsequent zusammenzuführen sowie mit geeigneten Rechts- und Ordnungssystemen zu flankieren),
- Betrachtung von Gesamtverkehrssystemen (Personen-, Wirtschafts- und Güterverkehr) unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und deren Ressourcenbeanspruchungen sowie Umweltbelastungen, da beispielsweise von Lkw besondere Belastungen (CO₂, Lärm, Beanspruchungen von Verkehrsanlagen ...) ausgehen.

Beispiele einzelner nicht zu vernachlässigende Fakten für die Verkehrswende

Es ist zu konstatieren, dass derzeit und mittelfristig regenerativ erzeugter Strom insgesamt fehlt und nicht ausreichend räumlich und zeitlich verteilt werden kann bzw. Kapazitätsengpässe in den Verteilnetzen bestehen. Außerdem fehlen hinreichende Umwandlungs- und Speicheranlagen.

Die zur nutzungsgerechten Verteilung notwendigen Netzausbauten für Fernverteilungen (Hochspannungsnetze!) bleiben seit Jahren ebenso „hängen“ und werden nicht durchgesetzt wie die Ausgestaltung von finanziellen Anreizsystemen (Steuer, Bepreisung ...) und rechtlicher Rahmenbedingungen (Straßenverkehrsordnung ...) wie auch konkrete Umgestaltungen der nationalen, regionalen und lokalen Verkehrssysteme. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

1. Die politischen Vertreter haben keinen ausreichenden Mut zu Entscheidungen.
2. Die Politik schafft es nicht, für die Umsetzung geeignete demokratische Beteiligungsverfahren, Anreiz- und Umsetzungssysteme einzusetzen.

3. Es gelingt nicht, die von Politik mit Kommunen und Energiewirtschaft gemeinsam zu leistende Weiterentwicklung von dezentralen Versorgungsnetzen für bidirektionalen Betrieb und Einbindung von Einzelbatterien (evtl. auch von Fahrzeugen) als Speicher in Versorgungsnetze umzusetzen.
4. Die wachsenden Fahrzeuggrößen, Fahrzeuggewichte und Beschleunigungsvermögen von Elektro-Pkw („SUV“) können zu vermehrten lokalen Emissionen und Immissionen führen (Partikel-Emissionen von Reifen und Fahrbahnoberflächenabrieb).
5. Die mit vielen Hoffnungen gestartete „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ wird ebenso dilettantisch, defizitär und sektoral betrieben wie die vorausgegangene „Nationale Plattform Elektromobilität NPE“, die man bei kritischer Analyse - infolge der „Scheuklappen“ singulärer und sektoraler Handlungsansätze bei Konzeption, Durchsetzung und Umsetzung - als gescheitert einstufen muss.
6. Viele Bürger - vor allem junge Menschen - mit der klaren Positionierung zu Handlungserfordernissen, aber auch mit hoher Handlungs- und Veränderungsbereitschaft sind „viel weiter“ als Verkehrspolitik und Verkehrswissenschaften und interessengeleitete Akteure.
7. Die bisher in den nationalen Klima- und Energieplänen der nach Brüssel gelieferten Maßnahmenkonzepte verfehlen die Klimaziele bei Weitem. Es ist unbedingt erforderlich, dass für diese Konzepte seriös ermittelte Abschätzungen zur Reduktion der Treibhausgase erarbeitet werden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Erreichung der nationalen Klimaziele sicherstellen.
8. Auch für den Verkehrssektor ist eine ökologische Steuerreform eine der zentralen Schlüsselmaßnahmen zur Erreichung der Klimaziele. In einem ersten Schritt soll diese Reform insgesamt kostenneutral für den Benutzer durchgeführt werden, wobei jene, die sich weniger klimafreundlich verhalten, dafür zur Kasse gebeten werden sollen - die anderen davon profitieren. Dies ist ein Schritt zur Kostenwahrheit, die ein Grundprinzip für das Funktionieren einer nachhaltigen sozialen Marktwirtschaft darstellt. Es ist wichtig, dass soziale Verwerfungen der Internalisierung externer Kosten durch geeignete Bewusstseinsbildung und begleitende Maßnahmen (z.B. durch das Konzept des „Klima-„ oder „Mobilitätsbonus“) abgefangen werden.

Bei sektoraler, d.h. nicht systemischer Vorgangsweise dominieren erkennbar kontraproduktive Effekte, Rebound-Effekte und problematische Systemwirkungen. Es fehlen integrierte Handlungskonzepte, die schrittweise umgesetzt und auf der Grundlage von Wirkungsevaluationen durchgeführt und optimiert werden (können).

Wenn wir in Zukunft nicht die unerwünschten Nebenwirkungen und Ineffizienzen von derzeit praktizierten Handlungsansätzen hinnehmen wollen, müssen wir geeignete veränderte Mobilitätsstrukturen und eben eine Verkehrswende forcieren sowie neue systemische Handlungskonzepte verfolgen. Dabei sind eine frühzeitige und konsequente Prüfung der Zielerreichung und die dafür notwendig zu setzenden Rahmenbedingungen zwingend erforderlich. Dies gilt nicht nur für die CO₂-Emissionen, son-

dem auch für die Stickoxid-Problematik, deren Behandlung u.a. deshalb unglaublich ist, als die Grenzwerte der Messverfahren viel zu spät und kaum empirisch belastbar hinterfragt wurden. Letztlich sollten Grenzwerte „manipuliert“ werden, was kürzlich vom europäischen Gerichtshof ablehnend beurteilt wurde.

Handlungsbedarf für eine erfolgreiche Verkehrswende

Hieraus ergeben sich zentrale Forderungen an die Arbeit und die Ergebnisse eines wirksamen und erfolgreichen Klima-Kabinetts, aber auch an das Zusammenwirken von Bund, Ländern und Gemeinden:

- Prüfung, Weiterentwicklung und öffentliche Diskussion der verkehrspolitisch notwendigen Rahmenseetzungen zur Sicherung von Vereinbarungen und Verlässlichkeit zur Erreichung der Verkehrswende,
- Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Maßnahmenkonzeptes zur Sicherung der Klimaziele unter Offenlegung der Effekte zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen (Dies muss ein Grundelement für den nationalen Klima- und Energieplan im Sektor Verkehr sein),
- eine enge sektorale inhaltliche Koppelung von Verkehr, Raumstruktur und Energie zur Berücksichtigung der Systemzusammenhänge,
- Umbau und Ausbau des Energiesystems mit Fernleitungen, Umwandlungsanlagen, Speicher- und Verteilungssystemen für die Elektromobilität,
- Intensivierung der Förderung und Forschung auch von Alternativen zur Elektromobilität unter Berücksichtigung der systemischen Effizienz für einen Ausstieg aus der fossilen Energie (z.B. Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe),
- Bevorzugung von Handlungsansätzen zur Vermeidung von CO₂-Emissionen, Prüfung und experimentelle Umsetzung von Systemen zur CO₂-Speicherung und zur CO₂-Nutzung (CCU, CCS),
- Berücksichtigung von Gesamtbilanzen hinsichtlich der Rohstoff-Verfügbarkeit und -gewinnung (Cu, Ko, Li, seltene Erden ...) für neue Antriebe (z.B. Batterien) unter Berücksichtigung von Landschaftszerstörung, Wassereinsatz, Ablagerung sowie Halden, Arbeitsbedingungen, aber auch hinsichtlich Lebenszyklus, einschließlich (Wieder-)Verwertung der Geräte (z.B. Batterien),
- Integration der Handlungskonzepte in die Entwicklung von Raum- und Wirtschaftsstrukturen,
- Entwicklung und Verabredung einer innovativen Mobilitäts- und Transportkultur sowie einer Bewusstseinsbildung für notwendige Verhaltensänderungen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität,
- ernstzunehmender Start für die schrittweise Umsetzung eine Internalisierung der externen Verkehrs- und Mobilitätskosten auf nationaler und internationaler Ebene als eine der Schlüsselmaßnahmen für einen Ausstieg aus der fossilen Antriebsenergie im Verkehr.

Dabei müssen die unterschiedliche Betroffenheiten - Begünstigungen und Benachteiligungen - von Teilräumen, sozialen Gruppen usw. beachtet und mit geeigneten Maßnahmen kompensiert werden.

Aus der Sicht einer von den politischen Entscheidungsträgern zu fordernden Handlungs- und Problemlösungsfähigkeit ist es bedenklich, dass die „Nationale Plattform Mobilität NPM“ kein konsistentes und schrittweise umsetzbares Handlungskonzept erarbeitet hat. Sektorale Studien - z.B. die Handlungsempfehlungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie BDI zur Studie „Klimaschutz für Deutschland“ (2018) - und weiterführende Handlungsansätze wurden nicht konsequent abgeglichen und weiterentwickelt.

Es sollte uns allen klar sein, keine Entscheidungen für ein wirksames Maßnahmenprogramm zur Erreichung der Klimaziele zu fällen, ist auch eine weittragende Entscheidung: nämlich die Ziele nicht zu erreichen. In diesem Sinn stellt die Verkehrswende, kein modisches Schlagwort dar, sondern ist eine wissenschaftlich fundierte Notwendigkeit, um die Zukunft des Verkehrs in einer nachhaltigen Form zu ermöglichen.

Berlin, 05.08.2019