

## Der Verkehrssektor und das Klima

Im Jahr 2019 hat die GroKo beschlossen, dass für CO<sub>2</sub>-Reduktionen nun die einzelnen Sektoren verantwortlich sind. Der Grund für diesen Beschluss ist einfach: Ohne fest zugeschriebene Verantwortungsbereiche und Verbindlichkeiten scheint es keine ausreichenden Reduktionen zu geben. Verschiedene Studien, unter anderem vom Carbon Disclosure Project (CDP) zeigen, dass die aktuellen Klimaziele der Bundesregierung nicht ausreichen um das völkerrechtlich bindende Pariser Klimaabkommen einzuhalten. Trotzdem werden auch die aktuellen Ziele versäumt. Seit Einführung der sektorbezogenen Emissionsziele gab es insbesondere bei einem Sektor Versäumnisse: Beim Verkehrssektor. Im Jahr 2022 hat der Verkehrssektor zum wiederholten Mal die Klimaziele gerissen. Insgesamt sind die Emissionen im letzten Jahr um 1,1 Millionen Tonnen gestiegen und nicht um 9 Millionen Tonnen gesunken. Für den Fall des Nicht-Einhaltens der Klimaziele sieht das Klimagesetz der GroKo vor, dass das zuständige Ministerium innerhalb weniger Monate ein Klimaschutz-Sofortprogramm vorlegen muss, in dem Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion festgelegt werden. Das letzte Sofortprogramm von Verkehrsminister Volker Wissing hat der Expertenrat für Klimafragen jedoch mit den Worten „schon im Ansatz ohne Anspruch“ beschrieben. Nach den Berechnungen des Expertenrats würden die Maßnahmen des Verkehrsministeriums bis zum Jahr 2030 nur 14 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen, dabei sieht das Gesetz eigentlich eine Einsparung von 275 Millionen Tonnen vor. Die Politik reagierte auf dieses vernichtende Urteil nicht etwa mit ambitionierteren Klimaschutzmaßnahmen, sondern mit einer Aufweichung des Klimagesetzes. So plant die Ampel auf Wunsch des Kanzlers und des Verkehrsministers die sektorbezogenen Klimaziele abzuschaffen. Damit könne man effizienter die Klimaziele erreichen, erklärte die Koalition. Allerdings wurden die sektorbezogenen Klimaziele ja überhaupt erst eingeführt, weil ohne ihre Verbindlichkeit die Klimaziele gar nicht eingehalten wurden. Wenn kurzfristige Ziele aus dem Gesetz gestrichen werden, ist die Konsequenz ein Aufschieben der Reduktionslasten in die Zukunft. Dabei hatte das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2021 geurteilt, dass ein unverhältnismäßiges Aufschieben nicht mit dem Grundgesetz vereinbar ist, weil dadurch die Freiheitsrechte junger sowie zukünftiger Generationen eingeschränkt würden. Eigentlich ziemlich widersprüchlich für einen Verkehrsminister der freiheitliebenden FDP. Das Verfehlen der Klimaziele ist nicht

nur verantwortungslos, sondern auch noch eins: Teuer, und zwar für uns alle. Weil Deutschland zwischen 2013 und 2021 die Klimaziele der EU nicht eingehalten hat, waren Strafzahlungen in Höhe von 33 Millionen Euro Steuergeldern fällig. Innerhalb der EU war Deutschland das einzige große Land, das derartige Versäumnisse beim Klimaschutz hat. Der Hauptgrund für das Nicht-Einhalten der EU-Klimaziele in den letzten Jahren war mal wieder der Verkehrssektor. Die Probleme dieses Sektors haben also weitreichende Folgen.

Mit Blick auf die Ursachen ist zu nennen, dass der Straßenverkehr die größte CO<sub>2</sub>-Quelle des Verkehrssektors ist. Insbesondere an dieser Stelle braucht es also einen Wandel. Gehemmt wird der Wandel allerdings durch die aktuell gültige Version der Straßenverkehrsordnung und des Bundesverkehrswegeplans. Beide wurden vom Bundestag beschlossen, bevor die Klimaziele des Pariser Abkommens in Deutschland ratifiziert wurden. Logischerweise konnten also bei den Verkehrsplänen keine Klimaziele berücksichtigt werden. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass sie überwiegende klimaschädliche Regelungen festschreiben. Darunter fallen beispielsweise hunderte neue Autobahnbauprojekte oder die Priorisierung des Autos über Bussen, Bahnen, dem Rad- oder Fußverkehr auf unseren Straßen. Für eine Verkehrswende, wie sie für die Klimaziele wichtig ist, muss allerdings Gegenteiliges geschehen: Es braucht eine Verlagerung des Autoverkehrs auf klimafreundliche Alternativen. Das gelingt nicht über Nacht, sondern ist ein jahrelanger Prozess, der schon vor Jahren hätte angestoßen werden müssen und für den mittlerweile nur noch wenig Zeit bleibt.

Menschen wollen von A nach B kommen, das ist klar. Aktuell sind unsere Straßen ziemlich überfüllt, Autos stehen sowohl in der Stadt als auch auf Autobahnen häufig im Stau. Nun gibt es primär zwei Handlungsmöglichkeiten. Mehr Straßen oder weniger Autos schaffen. Der Bundesverkehrswegeplan fokussiert sich auf neue Autobahnen. Dabei wird allerdings vergessen, dass mehr Straßen auch zu mehr Verkehr führen, so besagen es verschiedene wissenschaftliche Erklärungsmodelle, wie das Braess-Paradoxon oder der induzierte Verkehr. Das Braess-Paradoxon berechnet, dass die Addition von Straßen zu längeren Fahrtzeiten führt. Hiermit wird beispielsweise erklärt, warum die Fahrtzeiten auf Houstons ausgebauter, 26-spuriger Autobahn um 30-55% gestiegen sind. Der induzierte Verkehr beschreibt die Verkehrszunahme, die auftritt, weil die Nachfrage durch ausgebauten Straßen steigt.

Diese beiden Erklärungsmodelle werden momentan in der Verkehrspolitik kaum beachtet. Dabei zeigen sie uns, dass das Straßen- bzw. Autobahnnetz nicht durch neue Strecken entlastet werden kann. Stattdessen sollte darauf gesetzt werden, dass Alternativen zum Auto geschaffen werden. Wichtig zu betonen ist, dass es nicht darum geht Autos zu verbieten, sondern Busse, Bahnen und Fahrräder so attraktiv zu gestalten, dass sie eine bessere Mobilität versprechen als das Auto. Damit das gelingt braucht es massive Investitionen. Hier wirkt der induzierte Verkehr nämlich auch: Mehr Menschen fahren Bus und Bahn, wenn es mehr Strecken bzw. Verbindungen gibt. Was die pro Kopf Investitionen der EU-Länder in die Schiene angeht, steht Deutschland vergleichsweise nicht gut da. So investiert Luxemburg als Spitzenreiter etwa das Fünffache wie Deutschland. Wenn allerdings in Zukunft noch viele weitere Milliarden Euro Steuergelder in neue Autobahnprojekte fließen, fehlt dieses Geld natürlich als Finanzmittel beim Bus- und Bahnverkehr. Mehr Geld braucht es außerdem für die Menschen, die unsere Busse und Bahnen fahren, reparieren, putzen usw. In diesem Arbeitsbereich herrschen nicht nur schlechte Arbeitsbedingungen, es herrscht auch Personalmangel. Auch hier braucht es dringend Verbesserungen.