

Verkehrsminister legt AG Klimaschutz auf Eis

Das Bundesverkehrsministerium hat ein für Mittwoch geplantes Treffen einer Arbeitsgruppe zu mehr Klimaschutz im Verkehr abgesagt – nach dem Wirbel über Vorschläge wie ein Tempolimit. Das bestätigten Teilnehmer. Die Kommission mit Vertretern unter anderem der IG Metall, des ADAC, der Autoindustrie, der Bahn und Umweltverbänden arbeitet an Vorschlägen zu mehr Klimaschutz. Am Freitag waren Überlegungen der AG wie ein Tempolimit bekannt geworden. Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hatte diese Ideen – auch zu höheren Dieselsteuern – scharf zurückgewiesen. Sie seien „gegen jeden Menschenverstand“ gerichtet. (dpa)

Interview
Heike Holdinghausen

taz: Frau Blanck, gerade reden alle über das Tempolimit. Ist das für den Klimaschutz so wichtig?

Ruth Blanck: Ein Tempolimit von 130 Kilometern pro Stunde auf der Autobahn würde ein bis zwei Millionen Tonnen Kohlendioxid im Jahr einsparen, das sind 1 bis 2 Prozent der Pkw-Emissionen. Das ist noch nicht genug, um die Lücke von 50 Millionen Tonnen Emissionen zu schließen, die wir im Verkehrsbereich 2030 haben, wenn wir weiter nichts tun.

Was sind die einfachsten Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Verkehr – die nicht gleich einen Riesenaufstand verursachen?

Wie man sie politisch vermittelt, kann ich nicht beantworten, aber aus wissenschaftlicher Perspektive wären verschiedene Maßnahmen nötig. Es ist derzeit oft sehr schwierig, sich umweltfreundlich zu verhalten. Ich will eigentlich mit dem Rad zur Arbeit fahren, bin aber dabei Schadstoffen ausgesetzt und fühle mich unsicher. Oder will mit der Bahn verreisen, aber Flüge sind billiger.

Man muss also die Alternativen fördern – etwa den öffentlichen Verkehr attraktiver machen, das Fahrradfahren sicherer. Aber fördern alleine reicht nicht, man muss auch stupsen.

Stupsen?
Wenn man nur fördert, das zeigen alle wissenschaftliche Studien, dann gibt es mehr Verkehr. Sind Bus und Bahn attraktiv, fahren die Leute zusätzlich damit, lassen das Auto aber trotzdem nicht nur noch stehen. Wir brauchen also auch Maßnahmen, die Verkehr verlagern. Beispiele dafür sind eine Energiesteuer oder eine verkehrsabhängige Pkw-Maut.

Dann demonstrieren hier auch bald die Gelbwesten, wie derzeit in Frankreich ...

Man müsste das sozial abfedern, zum Beispiel, indem man die Einkommensteuer verändert und niedrige Einkommen geringer besteuert.

Erreichen wir die Klimaziele nicht auch, wenn wir möglichst schnell auf Elektromobilität umstellen?
Elektrofahrzeuge sind eine wesentliche Säule für den Klimaschutz im Verkehrssektor. Mehr Elektroautos brauchen wir also auf jeden Fall. Die bisherige Entwicklung bei der Elektromobilität ist mit den Klimaziele...



Als umweltfreundlichen Einstieg in die Mobilität bietet ein VW-Händler in seinem Verkaufsraum auch den kleinen Junior Beetle an. An dem kleinen Gefährt steht ein Schild mit den technischen Daten. Foto: Frank Rumpenhorst/dpa

„Man muss die Alternativen fördern“

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, sind verschiedene Maßnahmen nötig, sagt die Verkehrsexpertin Ruth Blanck: etwa eine Energiesteuer und mehr E-Autos

... ist mit den Klimaziele nicht kompatibel, dazu bräuchten wir im Jahr 2030 etwa 10 Millionen E-Autos. Aber, sich alleine auf die Pkw zu konzentrieren, reicht nicht aus. Allein der Güterverkehr hat ja einen Anteil von etwa einem Drittel an den Treibhausgasemissionen, mit steigender Tendenz. Abgesehen davon geht das auch gar nicht, innerhalb von zehn Jahren den Pkw-Bestand umzustellen. Autos haben eine lange Lebensdauer von zehn bis 15 Jahren; es wäre auch ökologisch nicht sinnvoll, die jetzt alle abzurücken.

Den Güterverkehr könnte man ja gleich mit elektrifizieren ...

Ja, und zwar zum Beispiel über Oberleitungen. Wir haben dazu gerade ein Forschungsprojekt, das zeigt: Für den Klimaschutz sind Oberleitungen für Lkw am effizientesten. Sie verbrauchen wenig Energie, die Mehrkosten von Fahrzeug und Infrastruktur amortisieren sich schnell. Oberleitungen sind besser als alternative Kraftstoffe. Natürlich ist Diesel etwa auf Basis von Wasserstoff oder Kohlendioxid, an dem geforscht wird, einigen Spedituren sympathisch. Sie können ein Dieselfahrzeug, das die sogenannten synthetischen Kraftstoffe tankt, so einsetzen wie gewohnt. Mit Oberleitung hingegen müssen sie möglicherweise Routen anders planen und können die Fahrzeuge weniger flexibel einsetzen als zuvor.

Anders planen, flexiblere Routen – ist das vielleicht das größte Problem, dass Klimaschutz im Verkehr uns zu viele Veränderungen abverlangt?

Nein, Menschen können sich verändern. Sie können merken, dass es viel toller ist, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren

und entspannt anzukommen. In Deutschland ist aber vieles auf das Auto ausgerichtet, es gibt keine Zulassungssteuern, Parken in den Innenstädten ist immer noch relativ günstig. Wandel ist möglich, man muss ihn nur wollen und darf ihn den Menschen nicht so schwer machen.



Ruth Blanck, Mathematikerin, forscht am Freiburger Öko-Institut zu Ressourcen und Mobilität.

Grün und bio – aber trotzdem kein Ausweg

Für den Kampf gegen die Erderwärmung werde viermal so viel Biosprit benötigt wie geplant, hofft die Industrie. Aber EU, Bundesregierung und Umweltverbände sind dagegen. Sie fürchten, dass der Treibstoff eher schadet als nützt

Von **Bernhard Pötter**

Klimaschutz im Verkehr könnte so einfach sein: nachwachsende Rohstoffe statt Mineralöl. Mit diesem Versprechen wirbt jedes Jahr zur Grünen Woche die Industrie der Biotreibstoffe beim Kongress „Fuels of the Future“. Die Beimischung von Biodiesel oder Ethanol zu konventionellem Diesel und Benzin, die bisher bei etwa 5 Prozent liegt,

müsse drastisch erhöht werden, forderte am Montag Artur Auernhammer, Vorsitzender des Bundesverband Bioenergie (BBE).

Wenn die Bundesregierung ihre eigenen Klimaziele für den Verkehr ernst nehme, „sollte der Anteil von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor von 10 Prozent in 2020 auf 20 Prozent in 2030 erhöht werden“. Dadurch und durch eine schär-

feren „Treibhausgasminderungsquote“ für Treibstoffe solle der Tank zum Umweltschützer werden – bisher erspare die Bio-Beimischung der Atmosphäre jedes Jahr etwa 8 Millionen Tonnen CO₂.

Politik und Umweltverbände sind da skeptisch. Denn schon vor einem Jahrzehnt sollte der „grüne“ Treibstoff das Klimaproblem im Verkehr lösen. Dann wurde klar, dass das Palmöl da-

für in den Herkunftsländern so viel Wald zerstörte, dass es vom Retter zum Ökkiller wurde. Nicht umsonst demonstrierten dieser Tage europaweit Umweltschützer gegen den Import von Palmöl und die Vernichtung der Regenwälder etwa in Indonesien. Die EU fordert in ihrer neuen Richtlinie zu nachwachsenden Rohstoffen (RED II) sogar, den Anteil der „ersten Generation“ von Biotreibstoffen aus Soja, Raps oder Palmöl drastisch zu reduzieren und die „zweite Generation“ zu fördern: Treibstoffe aus Abfall wie Stroh, alten Fetten oder Nusschalen. „Das ist ein Trauerspiel“, heißt es aus der Industrie, „eine Halbierung unseres Marktes.“

Auch die Bundesregierung ist nicht überzeugt. Sie verweist auf ihre Hilfe für die Forschung an

der „zweiten Generation“. Und die Klimakommission im Verkehrsministerium sieht die Bio-Fuels nicht als Problemlöser. Gerade mal 2,8 Millionen Tonnen könnten mehr alternative Brennstoffe einsparen, heißt es.

Völlig unklar ist auch, woher die zusätzlichen Rohstoffe für die grünen Kraftstoffe kommen sollten. Nach den Plänen der Industrie müsste sich der Einsatz der Biomasse in Deutschland bis 2030 vervierfachen – das aber würde hier oder im Ausland Ackerflächen belegen, die bislang für Ernährung oder Viehfutter benötigt werden. Und jede Ausdehnung der Produktion könnte dazu führen, dass dann in Ländern wie Indonesien oder Brasilien weiter Wald gerodet wird. „Ohne grundlegende Änderungen bei der Ver-

kehrs- und Agrarpolitik wird es nicht gehen“, sagt WWF-Expertin Jenny Walther-Thof.

Über Regeln für solche „indirekten Landnutzungsänderungen“ brütet gerade die EU-Kommission. Sie findet bislang keine Regeln, welche Biotreibstoffe in Zukunft als umweltschädlich gelten und mit einem Importverbot belegt werden sollen. Damit scheiden die Bio-Fuels als Klimaretter auf der Straße erst mal aus.

Und Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) muss andere Wege suchen, denn CO₂-Ausstoß aus der Mobilität bis 2030 um mindestens 40 Prozent zu reduzieren – ohne die Hilfe von BBE-Chef Auernhammer, einem CSU-Parteifreund und Kollegen aus Scheuers Bundestagsfraktion.

Jetzt neu
Am Kiosk oder im Abo
tazfutzurzwei.de/abo

Ihre Abo-Prämie:
Der hochwertige Biobaumwoll-Rucksack im FUTURZWEI-Design, fair gehandelt.

taz FUTURZWEI WIR ZEIGEN, WIE BEWEGUNG GEHT.

Vier Ausgaben für 30 Euro: futzurzwei.abo@taz.de | T (030) 25 902 200

taz Verlags- und Vertriebs GmbH, Friedrichstraße 21, 10969 Berlin