

besser verkehren

Klima und Verkehr



DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Nirgendwo wächst der Ausstoß von Treibhausgasen so schnell wie im Straßen-, Flug- und Schiffsverkehr. Der Transportsektor steht heute in der EU schon an zweiter Stelle der „Klimaschädlinge“.

Zugleich gibt es kaum einen anderen Bereich, in dem so viel Emissionen eingespart werden können. Die Chancen für schnell wirksamen Klimaschutz sind groß, wenn wir Verkehrsalternativen durchsetzen.

Verkehr killt Klima

Die Europäische Union (EU) und die deutsche Regierung rühmen sich, den Klimaschutz voranzutreiben. Ein Blick auf die Entwicklung im Detail stellt diese Behauptung in Frage. Vor allem, weil in Zukunft ein dramatischer Anstieg des verkehrsbedingten Treibhausgas-Ausstoßes droht.

- Ein Rückgang der klimaschädlichen Emissionen fand in der EU im Zeitraum 1990 bis 2000 statt. Grund waren vor allem die massenhafte Stilllegung von Fabrikanlagen (De-Industrialisierung) und Modernisierungen, zu denen es 1989/90 in Ostdeutschland und in den mittel- und osteuropäischen Staaten kam.
- Offiziell wird der Rückgang der Emissionen auf dem Gebiet der EU-27 (EU mit 27 Mitgliedsstaaten) im Zeitraum 1990-2007 mit knapp 8 Prozent angegeben. Wenn korrekterweise auch der von der EU ausgehende internationale Flug- und Schiffsverkehr berücksichtigt wird, ist die Reduzierung noch geringer – rund 6 Prozent. *
- Klammert man den Verkehr aus, so kam es im Gebiet der EU-27 im Zeitraum von 1990 bis 2005 zu einem Rückgang der Treibhausgase um 13,4 Prozent. Gleichzeitig stiegen jedoch die Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor um 33 Prozent! Dieser Anstieg erfolgte über all die Jahre hinweg bedrohlich kontinuierlich.
- Innerhalb des Verkehrssektors trugen vor allem der Flugverkehr (plus 80 %), die Seeschifffahrt (plus 40 %) und der Straßenverkehr (plus 29 %) zu dem gewaltigen Treibhausgas-Wachstum bei.
- Beim Schienenverkehr wurde im Gegensatz dazu der ohnehin geringe Ausstoß an Treibhausgasen im genannten Zeitraum fast halbiert. Bei gleich bleibenden Verkehrsleistungen.

Auf Basis der vorliegenden offiziellen Prognosen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung wird der Ausstoß von Treibhausgasen aus dem Transportsektor auch in den nächsten 15 Jahren dramatisch zunehmen.

Verantwortlich dafür sind vor allem die Luftfahrt sowie Schifffahrt und Straßenverkehr. Die EU geht davon aus, dass Lkw- und Flugverkehr bis 2020 um jeweils gut 70 Prozent zunehmen werden. Auch der so genannte Motorisierungsgrad wird sich, wenn es so weiter geht, deutlich erhöhen. Schon heute gibt es in der EU 460 Pkw je 1000 Einwohner. In Deutschland sind es derzeit 560 und in den USA 750 Autos auf 1000 Einwohner!

Bleibt es bei den Trends der Jahre 2000 bis 2005, so kommt es zur folgenden Entwicklung:

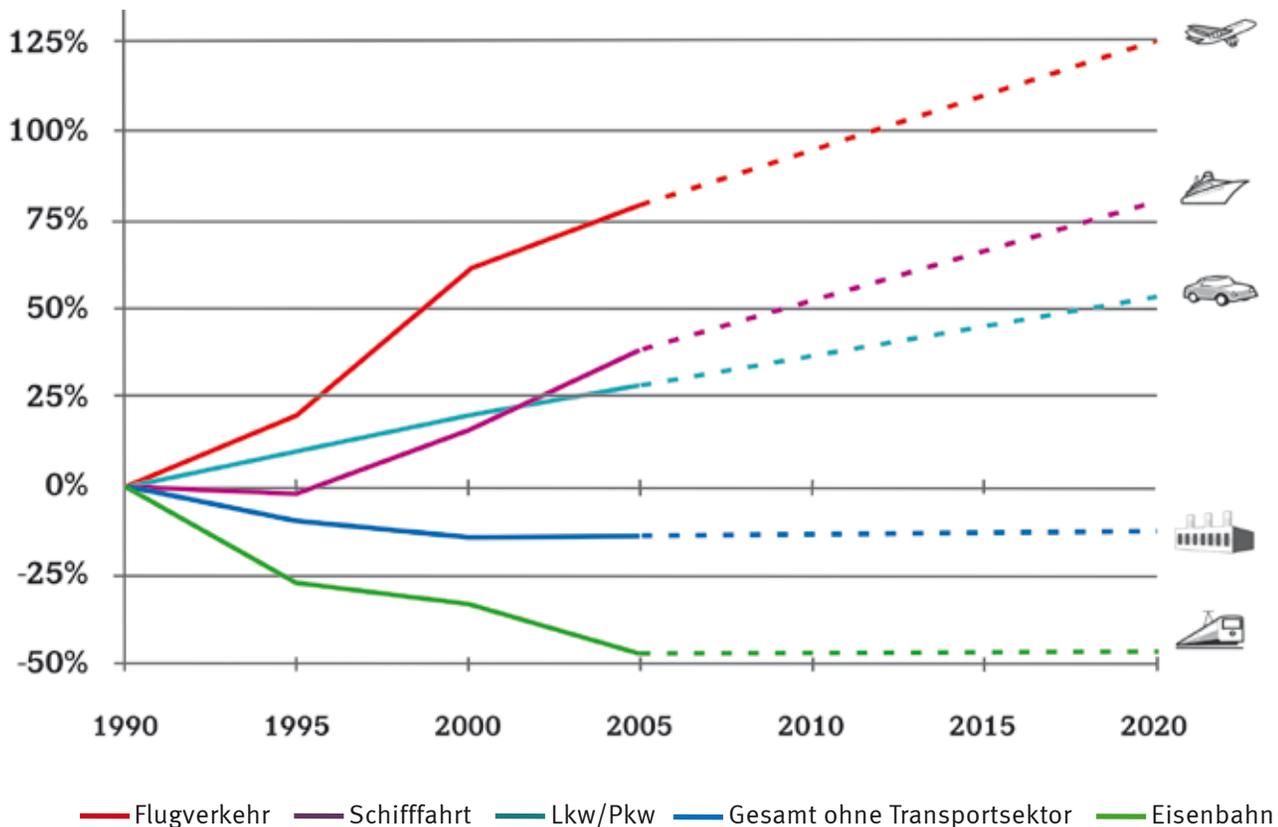
In Europa steigt der Ausstoß von Treibhausgasen weiter an, und der wesentliche Motor wird dabei der Verkehr sein. Selbst wenn wir eine verhalten optimistische Entwicklung annehmen – mit Reduktionen in einzelnen Sektoren wie Haushalte, Landwirtschaft und Industrie – werden die verkehrsbedingten Emissionen so stark zunehmen, dass sie eine solche positive Entwicklung weitgehend oder völlig zunichte machen.

Dies steht in einem offenkundigen Gegensatz zu den Notwendigkeiten, die sich aus der Klimaforschung ergeben: Die klimaschädlichen Treibhausgase müssen insbesondere in den Industrieländern schnell und drastisch reduziert werden, wenn ein unumkehrbarer Prozess der Erderwärmung verhindert werden soll. Dazu ist eine aktive Verkehrswende-Politik notwendig. Unsere Art zu verkehren, beeinflusst das weltweite Klima. Wir sind mitverantwortlich für die (Über)Lebensbedingungen von Milliarden Menschen.

*) In jüngeren Publikationen der EU-Statistik wird der von der EU ausgehende Flugverkehr in Nicht-EU-Länder und der Schiffsverkehr in Nicht-EU-Länder nicht berücksichtigt. Der entsprechende Hinweis lautet dann stereotyp: „Excluding international bunkers“. Also etwa: „Ohne Tankfüllungen für den internationalen Verkehr/Transport“.



Veränderung der Treibhausgasemissionen der einzelnen Verkehrsträger 1990 bis 2005 und Trend bis zum Jahr 2020



Treibhausgas-Emissionen auf dem Gebiet der EU-27 1990-2020 nach Sektoren (Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente)

	1990 Mio. t	1995 Mio. t	2000 Mio. t	2005 Mio. t	1990-2005 Veränderung in %	2020 Trend ¹⁾ in Mio. t	2005-2020 Veränderung in %
Gesamtemissionen der EU-27	5.797	5.443	5.345	5.465	-5,7 %	5.750	+5,2 %
EU-27 ohne Transportsektor	4.837	4.406	4.171	4.188	-13,4 %	4.200	+0,3 %
Transport gesamt ¹⁾	960	1.037	1.174	1.277	+33 %	1.550	+21,4 %
davon: Lkw/Pkw	717	785	865	923	+29 %	1.100	+19,2 %
Flugverkehr ²⁾	84	101	136	151	+80 %	190	+25,8 %
Schiffahrt ²⁾	133	131	154	185	+39 %	240	+29,7 %
Pipelines ³⁾	11	9	9	10	-9 %	12	+20,0 %
Eisenbahn	15	11	10	8	-47 %	8	0,0 %
Pkw-Dichte (Pkw auf 1000 Einwohner)	345	381	427	459	+33%	600	+31 %

Quelle: EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2007/2008.

1) Grundannahmen für die Entwicklung 2005-2020: EU-weiter Anstieg der Pkw-Dichte auf 600 Pkw je 1000 Einwohner (USA: 750 Pkw/1000 Einw. im Jahr 2007!), Anstieg des Lkw-Verkehrs um 50 % (offiziell lt. EU: 70-100%), Anstieg des Luftverkehrs um 50 % (offiziell lt. IATA: 75 – 100 %); Anstieg der Seeschifffahrt um 50 % (offizielle Prognosen: 70 %); Anstieg des Schienenpersonenverkehrs um 30 % und des Schienengüterverkehrs um 50 %. Bei allen Transportarten wird unterstellt, dass die offiziell angekündigten Einsparungen beim Treibstoffverbrauch je Transportleistung (also je Personen- bzw. je Tonnenkilometer) erreicht werden.

2) Einschließlich der Bunkerung (Tankfüllungen) für den internationalen Transport; Schiffahrt = Binnen- u. Seeschifffahrt.

3) Diesem Bereich sind auch die Emissionen der Bodenaktivitäten auf Flughäfen und Schifffahrtshäfen zugerechnet.



Besser verkehren für den Klimaschutz

Am besten ist eine Politik, die Verkehr vermeidet. Was Wärmedämmung und Stromersparnis für den Energiesektor sind, wäre im Verkehrsbereich die Förderung eines attraktiven Wohnumfeldes und einer regionalen Wirtschaft. Wir gehen davon aus, dass die Hälfte des motorisierten Personenverkehrs und ein noch größerer Teil des Güterverkehrs vermeidbar sind – ohne Verlust von Lebensqualität oder von Wohlstand. Die Menschen sollen nicht mehr zu unnötiger und oft belastender Mobilität gezwungen sein. Die meisten Wege sollten zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit ÖPNV oder Bahn zurückgelegt werden können. Besser verkehren heißt:

- **Strukturpolitik der kurzen Wege.** Grüne Städte ohne viele Autos ersparen Milliarden Personenkilometer im Freizeitverkehr und erhöhen die Lebensqualität.
- **Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs.** In Münster werden schon 40 Prozent aller Wege zu Fuß und per Rad zurückgelegt. Im bundesdeutschen Durchschnitt sind es nur 20 Prozent.
- **Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für alle.** In Zürich liegt der Anteil des ÖPNV immerhin doppelt so hoch wie in Stuttgart.
- **Mehr auf die Schiene setzen | Bürger- und Flächenbahn aufbauen.** Eine Person in der Schweiz fährt drei Mal mehr Kilometer mit der Bahn als eine Person in Deutschland – obwohl das Land bedeutend kleiner ist. Und: Das tolle Angebot der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) kostet die Steuerzahlenden pro gefahrenen Kilometer nur ein Drittel dessen, was der deutsche Staat für das magere Angebot im Schienenverkehr zuschießt.
- **Neue Verkehrs(markt)ordnung.** Derzeit werden diejenigen Verkehre begünstigt, die die Umwelt, das Klima und die Menschen am meisten schädigen. Die Verkehrsmarktordnung muss neu ausgerichtet werden – u.a. durch eine Besteuerung von Kerosin und durch eine Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Straßen- oder Flugplatz(aus)bau müssen beendet und stattdessen muss das Schienennetz weiter ausgebaut werden.

Wer meint, wir könnten uns den Umbau nicht leisten? Tatsächlich ist die Fortsetzung des verkehrten Verkehrs unbezahlbar. Sie kostet Milliarden und lebenswerte Umwelt.

Wer meint, das kostet Arbeitsplätze? Tatsächlich vernichtet die bestehende Verkehrspolitik hunderttausende Arbeitsplätze bei den Bahnen Europas, im ÖPNV und in (Klein-)Betrieben, die auf regionale Märkte zielen. In der Autoindustrie gibt es riesige Überkapazitäten – allein zwischen 2007 und 2009 wurden weltweit bereits 500.000 Jobs gestrichen. Mit öffentlichen Zukunftsinvestitionsprogrammen in Schieneninfrastruktur und Städteumbau wäre in ganz Europa gute Arbeit für Millionen möglich.

Wer meint, dafür gibt es keine Mehrheiten? Tatsächlich wollen deutliche Mehrheiten der Bevölkerung ein Tempolimit¹ oder eine Bahn in öffentlichem Eigentum². In der Schweiz wurde per Volksentscheid beschlossen, den Gütertransit auf die Schiene zu verlagern.

Übrigens: 1970 legten die Menschen in Westdeutschland und Frankreich nur gut halb so viel Kilometer zurück wie heute (7.000 statt 12.500 km pro Jahr). In Wohlstandsgesellschaften, fast ohne Arbeitslosigkeit, mit ähnlich viel Urlaub und kaum weniger Freizeit.

Was aber hat sich verändert? Die Nähe wurde zerstört. Die Ferne („Für 29 € nach Nizza“) wird prämiert. Globalisierung und Welthandel werden grenzenlos durchgesetzt. Mit gewaltigen Folgekosten für Klima und Mensch.

Wir könnten den Ausstoß an Treibhausgasen im Verkehrssektor der EU mittelfristig auf rund ein Fünftel oder um deutlich mehr als 1.000 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente minimieren. Das ist dringend geboten, um zu verhindern, dass wir dauerhaft mit drastischen Klimaveränderungen leben müssen. Gerade im Verkehrssektor muss Klimaschutz nicht Verzicht bedeuten, sondern könnte zu mehr Lebensqualität führen.

Dafür ist es wert, sich zu engagieren!

1) Laut Forsa-Umfrage vom August 2007 sind 63 Prozent der Bevölkerung für ein Tempolimit.

2) Laut Emnid-Umfrage vom Oktober 2008 fordern 78 % der Bevölkerung eine Bahn in öffentlichem Eigentum.