

Klimaschutzmaßnahmen für Verkehr – Nein danke?!



Univ.-Prof. Dr. Dr.
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien
Institut für Verkehrswesen

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Die europäischen Staaten haben im Rahmen des Kyoto-Protokolls bis zum Jahre 2012 einen essentiellen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase großmündig versprochen: die EU-15 eine Reduktion von 8 % bezogen auf 1990, Deutschland 21 %, Österreich 13 % und die Schweiz 8 %. Bei der im Dezember 2007 auf Bali stattgefundenen Klimakonferenz der UNO wurden Ziele für 2020 mit einer Reduktion von bis zu 40 % gefordert. Betrachtet man die Zwischenergebnisse, die von der Europäischen Umweltagentur veröffentlicht wurden, so kommt insbesondere bei Betrachtung des Verkehrssektors Ernüchterung auf: Die EU-15-Staaten haben für den Zeitraum von 1990 bis 2005 insgesamt eine Reduktion von 2 % erreicht, im Verkehr allerdings einen Zuwachs von 26 %. In diesen Werten ist weder das Wachstum der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs von 96 % noch des Schiffsverkehrs von 50 % beinhaltet, weil diese Verkehrsträger im Kyoto-Reduktionsziel nicht inkludiert sind. Die Ursache für dieses beschämende Ergebnis liegt vor allem in der Zunahme der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs und des Lkw-Güterverkehrs ohne Umsetzung von nennenswerten Reduktionsmaßnahmen. Betrachtet man diese Ergebnisse differenziert nach einzelnen Ländern, so zeigen sich große Unterschiede: Deutschland weist noch das beste Ergebnis mit einem Zuwachs der CO₂-Emissionen durch Verkehr von lediglich 1 % von 1990 bis 2005 auf, Österreich hat eine Zunahme von 91 % sowie die Schweiz eine von 7 % zu verzeichnen. Der extreme Zuwachs der Treibhausgasemissionen in Österreich wird durch den deutlich niedrigeren Treibstoffpreis gegenüber den Nachbarländern und den dadurch bedingten Tanktourismus erklärt.

Analysiert man die verkehrswissenschaftliche Literatur, so befassen sich ganz wenige Fachartikel mit dieser Problemstellung. Was sind dafür die Gründe? Es ist höchste Zeit, dass wir uns auch im Verkehrssektor ernsthaft mit dem Ziel der Treibhausgasreduktion beschäftigen, wenn das auch nicht sehr populär ist. Wir verfügen über eine ausreichende Palette von Möglichkeiten, die Ziele des Kyoto-Protokolls auch im Ver-

kehrssektor ohne nennenswerte Einbußen unserer lieb gewordenen Verkehrsgewohnheiten zu erfüllen. Es gibt eine Reihe von Schlüsselmaßnahmen, die sowohl einen spürbaren Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten als auch eine große gesamtwirtschaftliche Kosten-Wirksamkeit aufweisen. Das größte positive gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kostenverhältnis – das bedeutet einen Gewinn je eingesparter Tonne Treibhausgas – weisen finanztechnische Maßnahmen auf, wie eine verkehrsleistungsabhängige Pkw-Maut, ein CO₂-Zuschlag oder die Einbeziehung des Verkehrs in den Zertifikat-Handel. Diese Maßnahmengruppe ist auf Grund der mangelnden Kostenwahrheit des motorisierten Verkehrs gut zu argumentieren. Eine zweite Gruppe mit hoher Kosten-Wirksamkeit stellen Maßnahmen, wie die Radverkehrsförderung, niedrigere Tempolimits auf Autobahnen und Außerortsstraßen, eine CO₂-Abgabe auf Flugbenzin etc. dar. Allerdings ist ihr Einsparungspotential deutlich geringer. Fahrzeugtechnologische Maßnahmen haben ein sehr großes Einsparungspotential, ihr Kosten-Wirksamkeitsverhältnis ist aber negativ. Das heißt, es entstehen dadurch gesamtwirtschaftliche Kosten. Infrastrukturmaßnahmen wie z. B. für den Ausbau des Fernbahnverkehrs sind bezüglich der CO₂-Reduktion relativ ineffizient und nur über die Erreichbarkeitsverbesserung zu argumentieren, während Fördermaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr in Verbindung mit autorestriktiven Maßnahmen deutlich kostenwirksamer sind.

Als Verkehrsplaner bin ich grundsätzlich Optimist (sonst müsste ich meinen Beruf aufgeben) und appelliere an alle im Verkehrssektor Tätigen, dass sich sowohl die Verkehrswissenschaft als auch die angewandte Verkehrsplanung in Zukunft vermehrt mit dem Thema Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor beschäftigt. Wenn wir im Verkehrssektor nicht im Sinne des Klimaschutzes handeln, treffen wir auch eine Entscheidung, nämlich das Klimarisiko für zukünftige Generationen einfach zu ignorieren.

Gerd S a m m e r