

Faktenorientierte Klimastrategie Verkehr – ein „Missing Link“?

Liebe Leserinnen und Leser,

abgesehen von der Energiewirtschaft und Industrie stellen Verkehr und Mobilität den wichtigsten Verursacher von Treibhausgasemissionen (THGE) dar, z. B. mit 21 % in Deutschland und 28 % in Österreich. Während im erstgenannten Sektor deutliche Erfolge im Sinne der Pariser Vereinbarung in den vergangenen Jahren zu verzeichnen sind, gibt es für den Sektor Verkehr keine nennenswerten Reduktionen zu berichten. Das Ziel der Pariser Vereinbarung verlangt, bis 2050 die THGE auf null zu senken. Pro Jahr entspricht das einer mittleren Senkung von –3 % des heutigen Niveaus der Treibhausgasemissionen für die verbleibenden 33 Jahre. Das ist ein sehr ambitioniertes Ziel, insbesondere wenn man die bisherigen „(Miss-)Erfolge“ im Verkehrssektor betrachtet. Generell gilt, je später mit der Umsetzung von Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion begonnen wird, desto schwieriger wird es und desto größer muss die jährliche Reduktionsrate sein. Wenn die Klimaziele für den Verkehrssektor ernst genommen werden, so muss so rasch wie möglich eine effiziente „Task Force“ eingerichtet werden!

Die erste Aufgabe ist die Erarbeitung einer faktenorientierten **nationalen Klimastrategie Verkehr** und deren verbindlicher Beschluss für alle Gebietskörperschaften. Wesentliche Eigenschaften einer solchen Klimastrategie muss die Offenlegung **aller** potenziellen Maßnahmen zur Reduktion der THGE sein. Dazu zählen nicht nur freiwillige Maßnahmen der Betroffenen, sondern auch verpflichtende, also „Pull-and-Push-Maßnahmen“. Für diese Maßnahmen sind als Entscheidungsbasis folgende Wirkungen zu ermitteln: Wirksamkeit der Reduktion der THGE, Kosten und Nutzen für alle Betroffenen, gesamt-, betriebswirtschaftliche sowie budgetwirksame Effekte, Akzeptanz aller Betroffenen, soziale und Umwelteffekte sowie Risiken und Unsicherheiten usw.. Unter Kenntnis dieser Effekte ist eine Maßnahmenkomposition mit Zeit-, Budgetbezug, Verantwortlichkeit, Zwischenzielen usw. als Managementplan festzulegen, politisch zu beschließen und umzusetzen, damit das angestrebte Ziel mit hoher Wahrscheinlichkeit erreicht werden kann.

Aus heutiger Sicht ist klar, dass allein mit technologischen Maßnahmen, wie z. B. Elektrofahrzeugen, dieses Ziel nicht erreichbar ist. Eine zentrale Maßnahme stellt die **Internalisierung der externen Kosten** zur Herstellung von Kostenwahrheit dar, die zu einer erheblichen Verteuerung der Fahrzeugnutzung mit fossilen Treibstoffen führen, aber auch die Entwicklung und Nutzung alternativer Antriebe wirksam unterstützen würde. Diese Interna-



em. Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien,
Institut für Verkehrswesen,
Department für Raum, Landschafts-
und Infrastrukturplanung
Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

lisierung kann auf verschiedene Art erfolgen, sei es eine flächen- deckende Straßenmaut für Autos oder eine THGE-Abgabe. Eine der wirksamsten Möglichkeiten ist die Einbeziehung der fossilen Treibstoffe in den Zertifikathandel. Damit wäre eine „Punktlandung“ für die Klimaziele möglich. Allerdings sind hierfür erhebliche Anstrengungen bezüglich der politischen Akzeptanz und eine öffentliche Bewusstseinsbildung für ein klimafreundliches Verkehrsverhalten notwendig. Desgleichen sind geeignete soziale Ausgleichsmaßnahmen zu setzen usw.. Zu einem wirksamen Maßnahmeninstrumentarium gehört natürlich eine Reihe weiterer Maßnahmen, wie die Herstellung der breiten Marktreife alternativer Antriebe, die Verbesserung nicht fossiler Verkehrsmittelangebote, raumplanerische Verkehrsvermeidung usw..

Eine wichtige Aufgabe für die Task Force einer nationalen Klimastrategie Verkehr kommt dem Management, der Einbeziehung der relevanten Stakeholder, einem verbindlichen Zeitplan, dem **Monitoring** der Umsetzung der Maßnahmen sowie der THGE-Reduktion zu. Dieses Monitoring sollte im Sinne einer faktenorientierten Vorgehensweise von einer mit unabhängigen Fachleuten zu besetzenden Monitoring-Gruppe durchgeführt werden. Diese Gruppe hat jährlich eine Erfolgsanalyse zu erstellen, die den Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit übergeben wird. Dieses Monitoring ist entsprechend zu budgetieren.

So eine faktenorientierte Klimastrategie Verkehr, erarbeitet von einer Task Force und politisch beschlossen, stellt in den meisten Ländern, so wie in Deutschland und Österreich, ein echtes „Missing Link“ dar. Es sollte klar sein, keine Entscheidung dafür zu treffen ist auch eine Entscheidung, nämlich weitermachen wie bisher! Wollen wir das?

Ihr Gerd Sammer