

Die Kluft zwischen den Klimazielen und den strategischen Mobilitätskonzepten

Liebe Leserinnen und Leser,

die Europäische Union hat sich zum Klimaübereinkommen von Paris 2015 verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken. Derzeit wird über den Vorschlag der EU-Kommission debattiert, dieses EU-Klimaziel hin zu 55 % Emissionsminderung zu verstärken. Die Europäische Zielverteilungsverordnung legte für den Zeitraum 2021–2030 die Emissionen in den einzelnen Sektoren, die nicht im Emissionshandel inkludiert sind, wie der Verkehr, europaweit mit einer Reduktion von 30 % gegenüber 2005 fest. In nationalen Klimakonzepten sind die spezifischen nationalen Verkehrsziele definiert: z. B. für Deutschland bedeutet dies eine Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen von heute um über 40 % und für Österreich um 35 %.

Die derzeit geplanten und in Diskussion stehenden Maßnahmenprogramme zeigen auf, dass damit weder die politisch festgeschriebenen Ziele für 2030, noch für 2050 im Verkehrssektor erreicht werden können. Diese offensichtliche Kluft zwischen den verkehrsbezogenen Klimazielen und den strategischen Mobilitätskonzepten sollte eigentlich zu einem methodischen Aufschrei der einschlägigen Fachwelt führen. Dieses Themenheft der Straßenverkehrstechnik hat es sich zum Ziel gesetzt, einen verkehrswissenschaftlich fundierten Beitrag zur Frage zu leisten, wie und ob die Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden können. Folgende Themen und Fragen werden angesprochen:

- Welchen Beitrag können die **technologischen Antriebsoptionen** der Autoindustrie zur Klimawende beitragen?
- Was können die **Instrumente und Maßnahmen für eine Verkehrswende** zur Erreichung der Klimaziele bewirken?
- Ist eine **ökologische Reform der verkehrsrelevanten Steuern, Abgaben und staatlichen Ausgaben** eine notwendige Voraussetzung zur angestrebten Klimaneutralität?
- Das **automatisierte und vernetzte Fahren** wird immer wieder als eine zentrale Lösung angesehen. Kann es einen essenziellen Beitrag für die Klimazielerreichung leisten?
- Was sind die Herausforderungen für eine **erfolgreiche Implementierung und eine Umsetzungsstrategie** für ein Energie- und Klimaschutzprogramm Mobilität?

Diese angesprochenen Fragen können das breite Thema keineswegs umfassend behandeln. Die Beiträge zeigen aber wichtige Ergebnisse auf: Es gibt keine einzelne Wundermaßnahme, um die Klimaziele zu erreichen. Nur eine gut abgestimmte Komposition von Maßnahmen in einem synergetischen Zusammenwirken ist zielführend. Die verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse zeigen, dass nicht nur sogenannte „Pull-Maßnahmen“



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

Universität für Bodenkultur Wien,
Institut für Verkehrswesen,
Department für Raum, Landschafts-
und Infrastrukturplanung

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

auf freiwilliger Basis ausreichen, wie die Förderung des nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehrs oder die Umstellung auf fossilfreie Antriebe und Sharing-Modelle. Es sind auch „Push-Maßnahmen“ erforderlich. Dazu zählen Restriktionen und Fahrverbote oder die Internalisierung der externen Kosten, um Kostenwahrheit herzustellen. Das würde Mobilität spürbar verteuern. Derzeit sind die externen Kosten insbesondere des fossil angetriebenen Straßen- und Flugverkehrs enorm hoch. Letztendlich soll jeder für seinen von ihm verursachten Schaden aufkommen, eigentlich ein Grundprinzip einer sozialen Marktwirtschaft. Dazu ist eine Ökologisierung der verkehrsrelevanten Steuern, Abgaben und staatlichen Ausgaben mit einer sozialen Abfederung eine notwendige Voraussetzung.

Der Klimaschutz steht im Fokus, darf aber nicht dazu führen, dass die nachhaltige Entwicklung mit den drei Säulen der Ökologie, der Ökonomie und einer sozialen Gesellschaft außer Acht gelassen wird. Dazu bedarf es neuer Bewertungsinstrumente wie z. B. der Nachhaltigen Entwicklungsanalyse (NEA), mit der alle Maßnahmen vor der Umsetzung sorgfältig geprüft werden. Ein laufendes Monitoring dient zur Erfolgskontrolle.

Für eine erfolgreiche Implementierung der notwendigen Maßnahmen ist die gesellschaftliche und politische Akzeptanz der Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse essenziell. Neue demokratie-politische Instrumente, wie z. B. der Bürgerrat, sollten neben Bewährtem zum Einsatz kommen. Eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität ist aus fachlicher Sicht zu schaffen, wenn wir als Gesellschaft das wollen. Dies wird aber nicht leicht, sondern mühevoll sein, weil dazu alle Register gezogen werden müssen. Es sollte aber allen klar sein: keine Entscheidung für eine klimaneutrale Mobilität zu fällen, ist auch eine Entscheidung, nämlich weitermachen wie bisher mit allen Konsequenzen.

Was ist Ihre fachliche Meinung und Erkenntnis zu dem Thema? Schreiben Sie an die Redaktion der Straßenverkehrstechnik, um eine fachliche Diskussion zu starten!

Ihr Gerd Sammer