

„Die Politik muss Leitplanken setzen“

Deutschland ist weit davon entfernt, eine grüne Verkehrswende durchzusetzen und die Klimaschutzziele in den nächsten Jahren einzuhalten. Die jüngsten Ergebnisse der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ scheinen dies zu bestätigen. Christian Hochfeld, Mitglied des Gremiums und Direktor der Agora Verkehrswende, fordert ein schnelles Umdenken von Politik und Wirtschaft.

Berlin, 22. August 2019

Herr Hochfeld, Sie waren an der Erarbeitung von Maßnahmen des Verkehrssektors für ein Klimaschutzgesetz beteiligt. Als eine Liste mit Vorschlägen an die Öffentlichkeit gelangte, betitelte Verkehrsminister Scheuer den Vorschlag eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen als „gegen jeden Menschenverstand“. Wie schätzen Sie die Maßnahmen ein, auf die sich die Kommission in ihrem Zwischenbericht schließlich geeinigt hat? Wie geht es nun weiter?

Nach unserer Erkenntnis reduziert ein Limit von 120 km/h die CO₂-Emissionen in einer Größenordnung von 3 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Es sollte also nicht einfach für Tabu erklärt werden, zumal eine Mehrheit der Bevölkerung dafür ist. Die Intervention des Bundesverkehrsministers war in der Sache nicht gerechtfertigt, ganz zu schweigen von ihrer Wirkung auf die Arbeitsatmosphäre in dem von ihm selbst berufenen Gremium.

In der AG 1 der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ sind vom Fahrradverband ADFC bis zum Mineralölwirtschaftsverband ohnehin Vertreter*innen extrem widerstreitender Interessen vertreten. Es ist eben keine unabhängige Expertenkommission, die wahrscheinlich in der Lage gewesen wäre, sich auf zentrale politische Gestaltungsoptionen für die Verkehrswende zu einigen. Stattdessen hat die Arbeitsgruppe ein Bündel von Instrumenten vorgeschlagen, die vor allem die Steuerzahler*innen belasten und nicht einmal die Klimaschutzlücke schließen.

Um das Klimaschutzziel der Bundesregierung zu erreichen, müssen die Emissionen bis 2030 um 55 Millionen Tonnen sinken. Die Vorschläge der AG 1 reichen für maximal 39 Millionen Tonnen. Unser Arbeitsauftrag lautete aber, „geeignete Maßnahmenbündel zur Erreichung des Sektorziels 2030“ zu identifizieren. Wir haben zwar auch zwei Szenarien gerechnet, die das Ziel erreichen können. Diese wurden im Zwischenbericht jedoch nicht dargestellt, weil darüber kein Konsens hergestellt werden konnte. Insofern hat die AG 1 ihren Auftrag nicht erfüllt, auch wenn sie sich am Ende noch zu der Empfehlung an die Regierung durchgerungen hat, „das Instrument einer CO₂-Bepreisung näher zu prüfen“. Um ehrlich zu sein: Dass die Kommission in Zukunft zu weitergehenden Empfehlungen in der Lage ist, halte ich für eher unwahrscheinlich. Jetzt ist aber sowieso erst einmal das Klimakabinett am Zug.

Die Agora - Verkehrswende und Agora - Energiewende haben vor Kurzem ein Eckpunkte-Papier für das Klimaschutzgesetz veröffentlicht. Welche Maßnahmen müssen Ihrer Meinung nach kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden, damit wir die Klimaziele erreichen?

Dringend benötigt wird erstens ein Klimaschutzgesetz mit rechtlich verbindlichen Klimaschutzzielen für 2030, 2040 und 2050. Zweitens sollte es auch für alle Emittenten, die nicht dem europäischen Emissionshandel unterliegen, einen CO₂-Preis geben. Konkret plädieren wir für

einen CO₂-Aufschlag in Höhe von 50 Euro pro Tonne CO₂ auf Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas. Die Einnahmen sollten komplett rückverteilt werden. Und drittens sollten Finanzmarktakteure dazu verpflichtet werden, klimarelevante Risiken ihrer Investments offenzulegen, damit naturzerstörerische Geschäftsmodelle schnell als nicht zukunftsfähig erkannt werden.

Unsere Eckpunkte beinhalten darüber hinaus maßgeschneiderte Forderungen für die wichtigsten Emissionssektoren – auch für den Verkehr, also für den Sektor, dessen CO₂-Ausstoß per Saldo immer noch so hoch ist wie 1990. Um diesen nicht akzeptablen Stillstand zu beenden, sollte die Kfz-Steuer so reformiert werden, dass Pkw bei ihrer Erstzulassung einem Bonus-Malus-System unterliegen. Fahrzeuge mit spezifischen CO₂-Emissionen unterhalb eines Schwellenwertes von anfänglich 95 Gramm pro Kilometer erhalten dann einen Zuschuss, während emissionsintensive Fahrzeuge mehr zahlen. Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass die Nachfrage nach emissionsarmen Pkw durch beim Kauf ansetzende finanzielle Anreize besonders wirksam stimuliert wird. Darüber hinaus machen wir uns für eine CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut stark. Schließlich sind Maßnahmen zu ergreifen, die endlich die Mobilitätswende in den Städten voranbringen. Dazu gehört beispielsweise ein wirkungsvolles Parkraummanagement. Der Bund muss hierfür die Voraussetzungen schaffen.

Welche Veränderungen hat die Verkehrswende für den motorisierten Individualverkehr zur Folge?

Den wird es auch in Zukunft noch geben, aber weniger als heute. Wir wissen, dass und wie Mobilität in Städten auch mit deutlich weniger Pkw organisiert werden kann – umwelt- und klimaschonender, billiger, sozial gerechter und vor allem platzsparender. Ein moderner ÖPNV ergänzt um Car- und Ride-sharing ist hier das Mittel der Wahl. Auf diese Weise würde der öffentliche Raum, der heute durch parkende Pkw in Beschlag genommen wird, wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

In Ihrem Eckpunkte-Papier weisen Sie explizit daraufhin, dass die Mobilitätswende in Städten gefördert werden muss. In der Forschung wird seit Jahren diskutiert, dass die ländliche Mobilität eine größere Herausforderung darstellt, da man auf dem Land eher auf einen Pkw angewiesen ist. Wie sehen Sie das und welche Möglichkeiten bestehen hier, um die CO₂-Emissionen zu senken?

Auf dem Land wird das private Fahrzeug bis auf Weiteres das Transportmittel Nummer eins bleiben. Wer es mit dem Klimaschutz ernst meint, muss allerdings dafür sorgen, dass es emissionsfrei wird. Mit Elektroantrieb gelingt das – die Voraussetzungen dafür sind auf dem Land womöglich sogar besser als in der Stadt.

Aktuell gehen Batteriefahrzeuge mit Null Gramm CO₂ pro Kilometer in die Flottenbilanz der Hersteller ein. Dennoch sind Elektrofahrzeuge nicht per se „Nullemissionsautos“. Wo stehen wir beim Thema Energieeffizienz und wo müssen wir hin, damit wir die Umwelt nachhaltig entlasten?

In der Regel ist die Klimabilanz von E-Fahrzeugen bereits heute deutlich besser als die von Verbrennern. Über ihren gesamten Lebenszyklus betrachtet, sorgen allerdings auch Elektroautos noch für zu viel CO₂. Das hat mehrere Gründe, drei davon sind von besonderer Bedeutung: Erstens liegt es an der CO₂-Intensität des Stroms, der für die Batterieherstellung genutzt wird, zweitens



am CO₂-Gehalt des Fahrstroms und drittens am Stromverbrauch der Elektrofahrzeuge. Daraus folgt, dass die Energiewende im Stromsektor beschleunigt werden muss – und dass wir auch für E-Autos Effizienzvorgaben brauchen. E-Fahrzeuge sind eben nicht automatisch „öko“, Elektro-SUVs oder elektrische Reiserennwagen beschleunigen die Verkehrswende jedenfalls nicht.

Wir haben in Frankreich gesehen, dass einige „Gelbwesten“ nicht bereit waren, eine höhere Besteuerung für Kraftstoff hinzunehmen. Die soziale Ungleichheit hat die letzten Jahre auch in Deutschland immer weiter zugenommen. Besteht auch hier die Gefahr, dass einzelne Maßnahmen für die Verkehrswende die Menschen auf die Straßen treiben?

Zunächst einmal ärgert mich, dass die soziale Frage von vielen ausgerechnet dann entdeckt wird, wenn es um den Umweltschutz geht; als wenn erst eine neue Öko-Abgabe arme Menschen ins Elend stürzen würde. Tatsächlich gibt es prekäre Einkommensverhältnisse vollkommen unabhängig davon, ob in Zukunft beispielsweise eine CO₂-Steuer eingeführt wird. In einem der reichsten Länder der Erde ist das ein Skandal.

Solange das so bleibt, sind Proteste à la Gilets jaunes tatsächlich nicht auszuschließen – jedenfalls dann nicht, wenn bei der Instrumentierung der Verkehrswende Verteilungseffekte außer Acht gelassen werden. Das darf nicht passieren. Deshalb ist es wirklich wichtig, dass die für wirksamen Klimaschutz unverzichtbare CO₂-Besteuerung so ausgestaltet wird, dass sie nicht ausgerechnet die ärmere Bevölkerung noch ärmer macht. Das wäre nicht nur ungerecht, sondern ließe sich auch propagandistisch ausschlichten und hätte das Potenzial, die Verkehrswende zu diskreditieren. Nach der Devise: Seht her, die Putzfrau zahlt für den Elektro-SUV des Zahnarztes.

Worin sehen Sie die größten Herausforderungen für eine Verkehrswende und wie zuversichtlich sind Sie, dass die Verkehrswende gelingt?

Letzten Endes geht es bei der Verkehrswende darum, das Alltagsverhalten von Millionen Menschen zu verändern. Das kann mitunter ganz schnell gehen, Smartphones zum Beispiel waren vor zehn Jahren noch etwas ganz Besonderes. Heute lassen sich Millionen Menschen von den Dingen durch ihr tägliches Leben navigieren. Ich wünschte, das Verkehrsverhalten würde sich ähnlich schnell ändern, damit die Erderwärmung und ihre Folgen begrenzt blieben. Wir wissen, was zu tun ist. Nur, darauf zu hoffen, dass Millionen Menschen sich „am Riemen reißen“, wie der Volksmund sagt, dass sie sich also freiwillig und allein aufgrund besserer Einsicht umweltverträglich verhalten, das halte ich für reichlich naiv. Damit das geschieht, muss die Politik Leitplanken setzen – und genau da liegt das Problem, sonst wären wir heute schon weiter. Ich fürchte also, dass wir es bei der Verkehrswende mit einem recht dicken Brett zu tun haben. Davon abgesehen ist es nicht damit getan, in Technik und Infrastruktur zu investieren – wir müssen bei den Menschen auch Lust auf die neuen Formen der Mobilität wecken.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben“ geführt.

Fordern Sie mit uns: [Schluss mit Klimakillern und Verbrauchertäuschung!](#)

