

KLIMA KOMPAKT



2. Fahrradbericht der Bundesregierung deckt Mängel auf
„Zentrale Ziele nicht erreicht“

Emissionshalbierung bis 2020 als Ziel – kein Erfolg ohne wirksame Sanktionen

EU-Vorgaben zur CO₂-Reduktion für PKW unzureichend

Klimaschutz im Verkehr auch jenseits des PKW umsetzen

Chancen für Verlagerung nutzen!

Verkehr ist mehr als das Auto

Die Klimaschutzpolitik der Bundesregierung ist im Verkehrsbereich stark auf den PKW-Verkehr eingengt. Dies zeigen die am 5. Dezember gefassten Kabinettsbeschlüsse zur Umsetzung der Meseberg-Ergebnisse, welche den Weg zum 40-Prozent-Reduktionsziel ebneten sollten.

Doch Nachhaltiger Verkehr ist mehr. Die klimafreundlichen Verkehrsträger Fahrrad und Öffentlicher Verkehr kommen dort viel zu kurz – ja praktisch gar nicht vor. Gerade wenn der Horizont für Emissionsminderungen über das Jahr 2020 hinausreicht, muss Klimapolitik im Verkehr aber auch dort entschieden ansetzen und nicht nur auf den PKW wie das Kaninchen auf die Schlange schauen. Dies gilt nicht zuletzt auch mit Blick auf die Öl-Kluft, d.h. die zunehmende Schere zwischen Öl-Angebot und -Nachfrage. Diese wiederum wird dadurch verschärft, dass das weltweite Fördermaximum möglicherweise bald (oder gar schon jetzt) erreicht ist.

Selbstverständlich ist auch eine wirksame Politik zur Verminderung der CO₂-Emissionen der PKW unabdingbar und schon lange überfällig. Obwohl dies schon seit 1998 um Raume steht, setzt sich gerade die deutsche Autoindustrie vehement ein, um gesetzliche Vorgaben zu verwässern. Dabei sind Zweifel angebracht, ob dies tatsächlich ihrer eigenen Zukunftssicherung dient. Untätig-ablehnend bleibt die Bundesregierung, welche einen plausiblen Gegenvorschlag zu dem der EU-Kommission schuldig bleibt.

Manfred Treber

2. Fahrradbericht der Bundesregierung deckt Mängel auf **„Zentrale Ziele nicht erreicht“**

Auch nach fünfeinhalb Jahren Laufzeit seit dem ersten Fahrradbericht der Bundesregierung wurden zentrale Ziele nicht realisiert: eine messbare Erhöhung des Verkehrsan-teils sowie mehr Sicherheit von Rad-fahrern. Dies stellt der Ende 2007 erschienene zweite Bericht fest – ein deutliches Beispiel von Politikversa-gen. Dabei sind die Potenziale e-norm: Würden 30% der PKW-Fahrten unter sechs Kilometer auf das Fahrrad verlagert, könnten etwa 7,5 Mio t CO₂ jährlich eingespart werden. Dazu kommt, dass die Fahrradinfrastruktur erheblich kostengünstiger als die PKW-Infrastruktur bereitzustellen und zu unterhalten ist. Die Klimawende im Verkehr mit einem Umstieg auf den klimaverträglichsten Verkehrsträger lässt weiter auf sich warten.

Germanwatch dokumentiert einen Kommentar des ADFC.

„Der ‚Zweite Fahrradbericht‘ der Regierung ist - mit zweijähriger Verspätung - die erste wirklich wertende Bestandsaufnahme zum Radverkehr in Deutschland. Doch der Bericht hat längst nicht nur positive Entwicklungen zu vermelden. Höchste Zeit, dem staatlichen Engagement mehr Schwung zu verleihen (...)

2002 verabschiedete die damalige rot-grüne Bundesregierung den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP). Viele selbstbewusste Ziele wurden formuliert - und in mancher Hinsicht erlebten die Radfahrer seitdem tatsächlich mehr Zuwendung als je zuvor: Das Bundesverkehrsministerium, engagierte Beamte und Experten-Gremien steuerten dreistellige Millionen-Beiträge in Bauprojekte und Informationsarbeit rund ums Velo. Und auch im politischen Alltag ist der Radverkehr präsenter denn je.

Der für 2005 geplante und erst jetzt veröffentlichte Fahrradbericht benennt aber auch die andere Seite der Medaille: Denn das von Fachleuten im Auftrag von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) erstellte Papier beschreibt nur wenige konkrete Erfolge. Und dort, wo der Bericht belegbare Daten und eigene Einschätzungen liefert, wird er zur Mängelliste.

(...) Selbst die anschließende Debatte des Fahrradberichts im Parlament geriet zum harmlosen Schlagabtausch. ‚Ein konkretes Ziel fehlt‘, hieß es, ‚aber zumindest in der Richtung sind wir uns einig.‘

Doch kann der Kurs stimmen, wenn das Ziel fehlt? Das Bundesverkehrsministerium zeigt mehr Engagement denn je - mit seinem Radverkehrsreferat, dem Online-Fahrradportal, mit der Unterstützung der Münchner Velo-city-Konferenz (...)

Der Bund kann sich nicht länger mit der Rolle des Moderators zwischen Ländern, Kommunen und Interessengruppen begnügen: Seine Beamten und die beratenden Gremien müssen vorhandenes Geld und Know-how aktiv dorthin lotsen, wo es gebraucht wird.

(...) Beispiel Klimaschutz: Bis 2020 will die Bundesregierung den CO₂-Ausstoß um 40 Prozent gegenüber 1990 senken - auch durch Auflagen für Autofahrer. Was aber fehlt, sind gleichzeitige Anreize für einen Wechsel auf's Velo und entsprechende Förderkriterien, wie es sie fürs klimafreundliche Sanieren oder Heizen bereits gibt. (...)

Die Zeit ist reif, mit bewährten Akteuren und neuem Geld endlich offensiv an den ‚Endverbraucher‘ heranzutreten (...)

Quelle: Plan ohne Ziel? ADFC Radwelt 6/07, S.14ff

Emissionshalbierung bis 2020 als Ziel – kein Erfolg ohne wirksame Sanktionen**EU-Vorgaben zur CO₂-Reduktion für PKW unzureichend**

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und der Naturschutzbund Deutschland (NABU) haben am 29. Januar 2008 auf einer Pressekonferenz in Berlin die Vorschläge der EU-Kommission zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Pkw nach eingehender Prüfung als unzureichend bewertet. Um dringend notwendige Fortschritte im Klimaschutz zu erzielen, seien unter anderem höhere Strafzahlungen und zulassungsrelevante Grenzwerte unabdingbar. Die Verbände forderten die Bundesregierung auf, ihren Widerstand gegen die Brüsseler Pläne aufzugeben und statt dessen für anspruchsvollere Grenzwerte und eine schnelle Umsetzung zu sorgen. Im Vorgehen der EU sehen die drei Umweltverbände die logische Konsequenz aus dem Versagen der Autoindustrie, die ihre Selbstverpflichtung zum Klimaschutz nicht annähernd erfüllt habe. Widerstand von Autoherstellern und Bundesregierung sei deshalb völlig fehl am Platze. Bis zum Jahr 2020 steht eine Halbierung des gegenwärtigen CO₂-Ausstoßes von Neuwagen an.

Es folgt der Wortlaut der Pressemitteilung der drei Verbände.

„(...) 'Die Kritik der Bundesregierung am EU-Vorschlag ist heuchlerisch und entlarvend. Auch die Industrie sollte endlich aufhören zu jammern, schließlich hat sie den technologischen Rückstand in Sachen Klimaschutz selbst zu verantworten', urteilte Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD. Die EU könne ihre Klimaziele nur erreichen, wenn sie die für 2012 vorgeschlagenen CO₂-Grenzwerte für Pkw konsequent durchsetze und in den Folgejahren stufenweise verschärfe. Es werde keine ausreichenden Neuerungen im Automarkt geben, wenn die Hersteller bei Grenzwertüberschreitungen ab 2012 zunächst nur geringe Strafen

zu zahlen hätten. ‚Die EU muss ihren Vorschlag daher jetzt überarbeiten. Die für 2012 geplanten Grenzwerte dürfen keinesfalls verwässert oder nach hinten verschoben werden. Spätestens ab 2015 müssen sie sogar ausschlaggebend für die Zulassung neuer Modelle werden‘, forderte Lottsiepen. Nur so werde es eine schnelle Effizienzsteigerung geben.

Als ‚konzeptionell falsch‘ am Vorschlag der EU-Kommission bezeichnete DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch die Orientierung des CO₂-Grenzwertes am Gewicht der Fahrzeuge. Nur wenn der erlaubte Treibhausgasausstoß an der Grundfläche eines Fahrzeugs festgemacht werde, gebe es einen ausreichenden Anreiz, leichtere und effizientere Modelle auf den Markt zu bringen. Resch: ‚Hier haben sich die Lobbyisten der Hersteller in Brüssel offensichtlich durchgesetzt.‘ Für die diversen Mängel im EU-Vorschlag machte Resch aber auch die deutsche Bundesregierung verantwortlich. Sie habe sich in den vergangenen Wochen ‚eins zu eins den Einflüsterungen der deutschen Autohersteller ergeben‘ und betreibe in dieser Frage ‚puren Industrie-Nationalismus zugunsten der Hersteller der europaweit schwersten Fahrzeuge‘. Es sei ein starkes Stück, dass dabei ausgerechnet der Umweltminister in der ersten Reihe agiere. Wenn schon die Kanzlerin ihre Glaubwürdigkeit als oberste Klimaschützerin aufs Spiel setze, solle sich wenigstens Minister Gabriel konsequent für eine maximale Treibhausgasreduzierung in allen Bereichen einsetzen. Andernfalls werde sein allgemeines Engagement bei der Weltklimakonferenz in Bali im Konkreten wieder einmal nicht eingelöst.

Nach Ansicht des NABU ist die geplante Anrechenbarkeit von sogenannten Biokraftstoffen eine der größten Schwachstellen im Gesetzentwurf der EU-Kommission. ‚Autos werden unter den derzeitigen Bedingungen keines-

falls umweltfreundlicher, wenn sie mit Agrarkraftstoffen fahren‘, erklärte NABU-Verkehrsexperte Dietmar Oeliger. ‚Die Reduzierung der Treibhausgasemissionen muss deshalb ausschließlich über technische Verbesserungen der Fahrzeuge erfolgen. Und das ist auch möglich.‘ In der öffentlichen Diskussion kämen zudem die volkswirtschaftlichen Vorteile der geplanten Gesetzgebung viel zu kurz. Je ambitionierter die Regelung ausfalle, desto besser sei das letztlich für die Bürger. Oeliger: ‚Jedes eingesparte Gramm an CO₂ wird sich angesichts steigender Ölpreise auszahlen. Denn die Ersparnisse durch geringere Kraftstoffkosten im Betrieb werden mögliche Mehrkosten bei der Autoanschaffung deutlich übersteigen.‘

Nach Berechnungen des VCD gibt es schon heute viele Fahrzeuge auf dem Markt, die den von der EU für 2012 angepeilten Grenzwert unterschreiten. Dazu zählten nicht nur Kleinwagen oder ausgewiesene Ökoautos wie die japanischen Hybridmodelle, sondern auch die effizientesten Varianten häufig verkaufter deutscher Massenmodelle. So lägen beispielsweise der VW Golf BlueMotion, der BMW 318d und 320d, zwei Großraummodelle des Ford Focus sowie der Opel Zafira mit Erdgasmotor bereits jetzt unterhalb der angepeilten EU-Grenzwertlinie. Nach Auffassung von VCD, DUH und NABU bestätigen diese Beispiele ihre Forderung nach ambitionierteren CO₂-Grenzwerten.

Die drei Umweltverbände fordern von der EU außerdem eine langfristige Strategie zur Verbrauchsminderung im Verkehr. Zielvorgaben dürften daher nicht im Jahr 2012 enden. Vielmehr müsse die Halbierung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes bei Neuwagen von derzeit 160 g/km auf 80 g/km bis 2020 angestrebt werden.“

Quelle:
[http://www.deutscheumwelthilfe.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=1296&tx_ttnews\[backPid\]=84](http://www.deutscheumwelthilfe.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=1296&tx_ttnews[backPid]=84)

Klimaschutz im Verkehr auch jenseits des PKW umsetzen

Chancen für Verlagerung nutzen!

Der Öffentliche Verkehr hat in den letzten Jahren – nur unterbrochen von den Bahnstreiks im vergangenen Herbst – beständig Marktanteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gewonnen, wenn auch nur in geringem Maß. Damit dies fortgesetzt und verstärkt werden kann, sollte die Politik grünes Licht für weitere Investitionen geben. Insbesondere die klimafreundlichen und gut angenommenen schienengebundenen Verkehrsträger für Personen und Güter nehmen bereits zu und würden profitieren. Dies ist zugleich ein Schritt zur Verminderung der Ölabhängigkeit, da sie weitgehend mit – in Zukunft möglichst zunehmend klimafreundlich produziertem - Strom betrieben werden.

Germanwatch bringt Auszüge aus der Pressemitteilung 1/2008 des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen vom 14. Januar.

„ (...) Einen deutlichen Appell an die Politik richtete der Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Günter Elste, (...) zum Jahresbeginn in Berlin: ‚Es hilft nichts, wenn wir nur darüber reden, dass wir Wirtschaftswachstum haben müssen, um unsere Beschäftigungsprobleme zu lösen, gleichzeitig aber die hierfür wichtige Verkehrsinfrastruktur verkommen lassen. Dasselbe gilt für die

Umwelt: Wir haben mit dem Öffentlichen Nahverkehr ein von allen anerkannt umweltschonendes System. Gleichzeitig werden die hierfür notwendigen Mittel nach und nach zusammengestrichen. Das ist rational nicht nachzuvollziehen.‘

So könne der Eisenbahngüterverkehr in Deutschland zwar auf eine positive Entwicklung verweisen. Diese Entwicklung sei aber nicht selbstverständlich und müsse verstetigt werden. Nach Aussage des VDV-Präsidenten sei (...) die Verkehrsleistung sogar um neun Prozent auf 115 Milliarden Tonnen-Kilometer gestiegen. Der Marktanteil der Schiene habe sich damit um mehr als 1,1 Prozentpunkte auf über 22,5 Prozent erhöht. (...)

Auch im öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) zeige sich nach Aussage des VDV-Präsidenten, wie wichtig eine Angebotsausweitung sei. So konnte der ÖPNV nach vorläufigen Schätzungen 2007 einen Zuwachs um voraussichtlich 0,4 Prozent verzeichnen. Die Zahl der Fahrgäste dürfe damit um rund 40 Millionen auf mittlerweile 9,52 Milliarden pro Jahr gestiegen sein. Der Zuwachs beschränke sich im Wesentlichen aber auf die U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen in den Ballungsräumen (+ 1,5% mehr Fahrgäste). Im Gegensatz dazu verzeichne der Busbereich beispielsweise einen Rückgang der

Fahrgäste um 0,2 Prozent. ‚Dieser Rückgang ist vor allem auf die Angebotsreduzierungen in der Fläche durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel und § 45a-Ausgleichsleistungen für rabattierte Ausbildungsverkehre zurückzuführen‘, so Elste.

Das drohende Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) hätte solche einschneidenden Angebotseinschränkungen auch in den Ballungsgebieten zur Folge. ‚Obwohl jeder Fahrgast im ÖPNV im Vergleich zum Pkw zwei Drittel weniger CO₂ emittiert und diese Umweltentlastung auch von der Politik akzeptiert wird, bleibt es bei allgemeinen Lippenbekenntnissen. Wer es mit dem Umweltschutz ernst meint, der muss für eine Angebotsausweitung und damit eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sorgen und ihm nicht die Finanzierungsgrundlage entziehen‘, mahnte Elste. Schon heute bestehe ein enormer Investitionsstau. Allein in der kommenden Dekade seien 35 Milliarden Euro zu investieren, um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV sicherzustellen. Die Forderung des VDV-Präsidenten: ‚Die GVFG-Mittel müssen weiterlaufen und auch für die dringend notwendigen Ersatzinvestitionen eingesetzt werden.‘“

Quelle: http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?nd_ref=4512

Redaktion

Manfred Treber (V.i.S.d.P.), Daniel Bernhardt, Sven Harmeling, Gerold Kier

Herausgeber

Germanwatch e.V.

Büro Bonn · Kaiserstr. 201 · D-53113 Bonn

Tel.: 0228 / 60 49 2-0, Fax -19

E-mail: info@germanwatch.org

Büro Berlin · Voßstraße 1 · D-10117 Berlin

Tel. 030 / 28 88 356-0, Fax -1

E-mail: info@germanwatch.org

Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft AG, BLZ 100 205 00, Konto Nr. 32 123 00

KlimaKompakt-Download und E-Mail-Abo:

www.germanwatch.org/kliko

Dieses Projekt wird gefördert durch:

**Umwelt
Bundes
Amt**
Für Mensch und Umwelt



**Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.