

Eine Reise ins Grüne

Klimaneutraler Umbau bis 2050:

Die Denkfabrik Agora stellt Pläne für die Verkehrswende vor.

Von Joachim Wille

Frankfurter Rundschau 30.03.17

Das Verkehrswesen kann bis Mitte des Jahrhunderts weitestgehend klimaneutral umgebaut werden. Zu diesem Ergebnis kommt ein Grundsatzpapier zur Neugestaltung des Verkehrswesens des Berliner Thinktank Agora Verkehrswende. Zudem kann die Mobilität für jeden Einzelnen dann „stressfreier, ungefährlicher und gesünder“ sein.

Die Denkfabrik Agora Verkehrswende ist 2016 von der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation ins Leben gerufen worden. Sie hat eine einflussreiche große „Schwester“, genannt Agora Energiewende. Diese liefert regelmäßig Blaupausen für den Umbau des Stromsystems und findet damit viel Resonanz, auch bei der Bundesregierung. Dasselbe schwebt nun dem Verkehrsableger vor. Den ersten Aufschlag stellt die Studie „Mit der Verkehrswende die Mobilität von Morgen sichern“ dar.

Die Bundesregierung hat das Thema Klima und Verkehr ein Vierteljahrhundert links liegen gelassen. Das rächt sich nun, weil die Zeit zum Umsteuern immer knapper wird.

Klar wird in den „Zwölf Thesen zur Verkehrswende“: Wenn die Bundesregierung die Ziele des Paris-Klimavertrages einhalten will, muss sie den Verkehrssektor radikaler umbauen als andere Bereiche. Bisher hat der Verkehr seit 1990 im Gegensatz zu Stromwirtschaft, Industrie und Haushalte nichts zur Einsparung beigetragen. Seine Emissionen sind zuletzt sogar wieder gestiegen.

Die Agora-Experten begrüßen zwar die anvisierte Umstellung auf Elektromobilität und die durch Digitalisierung mögliche bessere Steuerung und nutzerfreundliche Vernetzung der Verkehrsträger. Das reiche aber nicht für die nötige CO₂-Reduktion aus – zumal „klimaneutrale Energien zumindest mittelfristig nicht im Überfluss vorhanden“ seien“.

Laut Agora braucht es zudem eine umfassendere Mobilitätswende. Das heißt: Potenziale zur Verkehrsvermeidung und zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad müssen ebenfalls gehoben werden. Wege könnten eingespart, verkürzt oder ersetzt werden, etwa durch elektronische Kommunikation. Zudem sollten mehr Fußgängerzonen und Fahrradtrassen gebaut werden. Anders als bei der Elektrizitätswende hänge der Erfolg dabei „entscheidend von Verhaltensänderungen ab“, so die Autoren. Diese müssten attraktiv gemacht und über längere Zeit erlernt werden, um Routine zu werden. Dieser Prozess beanspruche allerdings „eher Jahrzehnte als Jahre“.

Der Thinktank fordert von der Politik, möglichst schnell einen Regulierungsrahmen für ein klimaneutrales Verkehrssystem zu schaffen. Sie müsse „die richtigen Weichenstellungen vornehmen“, sagte Agora-Verkehrswende-Direktor Christian Hochfeld. Die wichtigsten Reformvorhaben sollten in einem „Verkehrswendekonzept 2030“ zusammengefasst werden.

Die Experten fordern unter anderem schärfere CO₂-Standards für Fahrzeuge und Kraftstoffe auf EU-Ebene, Elektroauto-Quoten wie in China und den schnelleren bundesweiten Ausbau von Ladestationen. Damit soll die E-Mobilität stärker gepusht werden als bisher von der Bundesregierung geplant. Denn deren Ziel, bis 2030 sechs Millionen Batterieautos auf die Straße zu bringen, werde „vermutlich nicht ausreichen“, um das CO₂-Ziel im Verkehrssektor von minus 40 bis 42 Prozent bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 1990 einzuhalten.

Breite Unterstützung

Als wichtigste Technologie sehen die Experten die Nutzung von Ökostrom an – batterieelektrische Antriebe für Pkw sowie per Oberleitung versorgte Busse und Lkw. Flüssige und gasförmige Kraftstoffe, die aus Öko-Strom synthetisch hergestellt werden, könnten eine Ergänzung dazu sein, vor allem für den Schiffs- und Luftverkehr.

Die Agora-Experten fordern weiter einen Umbau im Steuersystem, das die Anschaffung und Nutzung emissionsarmer oder -freier Fahrzeuge und Kraftstoffe fördert. Sie kritisieren den Steuervorteil für Dieselmotoren und die Dienstwagenbesteuerung, die „Vielfahrer begünstigt und keine Anreize zur Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge schafft“. Sie empfehlen höhere Parkgebühren in den Innenstädten. Außerdem müssten die Kommunen in die Lage versetzt werden, die notwendige Mobilitätswende auf lokaler Ebene umzusetzen.

Bedeutsam ist der Verkehrswende-Aufschlag auch, weil die fast 100 Seiten umfassende Studie von einem sehr pluralistisch besetzten Beirat zur Kenntnis genommen wurde. In ihm sitzen unter anderen Manager und Gewerkschafter, Regierungsvertreter und Umweltverbände, der ADAC und der autokritische Dachverband T&E. Sie alle machen damit deutlich, dass umgesteuert werden muss.