

**move ► green**

# Maßnahmen für eine klimaverträgliche Verkehrspolitik in Europa

Kurzfassung Soft Mobility Paper

Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament  
Juli 2006



**Die Grünen | Europäische Freie Allianz**  
im Europäischen Parlament

[www.greens-efa.eu](http://www.greens-efa.eu) ► [www.stopclimatechange.net](http://www.stopclimatechange.net)



Die klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Straßen- und Luftverkehr sind in den letzten Jahren weiter gewachsen. Sie sind für etwa ein Drittel des Treibhauseffekts verantwortlich. Es ist daher höchste Zeit, endlich mit einer europäisch koordinierten Strategie den Verbrauch fossiler Brennstoffe im Verkehr zu verringern.

Der Anteil des Transportsektors am jährlichen Ölverbrauch in der EU beträgt rund 70 Prozent. Die im Verkehr verbrauchten Kraftstoffe basieren zu 96 Prozent auf Erdöl. Kein anderer Sektor ist derart abhängig vom Öl. Eine Strategie „Weg vom Öl“ ist aus ökologischer Perspektive alternativlos und ohne die Fokussierung auch auf den Verkehr chancenlos.

Die Grünen im Europäischen Parlament haben in ihrer „Wiener Erklärung zur Nachhaltigen Energiepolitik in Europa“ vom 7. März 2006 die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder für eine umwelt- und klimaverträgliche Energiepolitik definiert und darin die zentrale Bedeutung entsprechender Schritte im Transportsektor betont. „Verkehrspolitik ist Energiepolitik“ heißt es dort.

Mit unserem „Soft Mobility Paper“ skizzieren wir konkrete Maßnahmen einer europäischen **Strategie zur Verringerung des Ölverbrauchs** und damit zur Verminderung der Klimabelastung aus dem Verkehrsgeschehen. Der erste Schritt liegt in der **Verkehrsreduzierung**, der zweite in der langfristigen und schrittweisen **Umstellung der Energiebasis** des Verkehrs von fossilen auf erneuerbare Energien, ohne die die Mobilität der Menschheit über kurz oder lang auf das vorindustrielle Zeitalter zurückgeworfen würde. Daher müssen die motorisierten Transportmittel der Zukunft solar (im weitesten Sinne) angetrieben werden, sonst fahren sie gar nicht mehr.

Wenn Europa im Verkehr klimapolitisch vorankommen will, muss es zu einer **Renaissance der europäischen Eisenbahnen** kommen. Dass ein hoher Güterverkehrsanteil auf der Schiene selbst in wirtschaftlich hoch entwickelten Gesellschaften grundsätzlich möglich ist, zeigen die USA eindrucksvoll. Dort beträgt der Schienengüteranteil heute gut 40 Prozent, während er in den EU 25 nur noch bei rund 14 Prozent liegt - Tendenz fallend.

Wir schlagen als Zielgröße für die **Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr** vor, dass sich die EU für die mittlere Frist bis 2012 das Ziel setzt, auch in diesem Sektor - gemäß den eingegangenen Kyoto-Verpflichtungen - minus acht Prozent zu erreichen. Die EU-Mitgliedsstaaten sollten dann für den Zeithorizont 2020 neue, ehrgeizigere Ziele setzen und verbindliche Maßnahmen verabreden, die in der EU insgesamt zu einer Minderung an Klimagasen im Verkehr von 30 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 ergeben.

An erster Stelle steht für Grüne die **Verkehrsvermeidung**. Eine Begrenzung und Reduzierung der Verkehrsleistung auf der Straße ist möglich durch eine verbesserte Logistik im LKW-Verkehr zur Vermeidung von Leerfahrten - wie z.B. in der Schweiz nach Einführung der dortigen LSVA gelungen - und durch eine entsprechende Infrastrukturpolitik. Dazu gehört beispielsweise die Versorgung der Ballungsräume mit regionalen Produkten - organisiert z.B. in London durch die "food campaign" von Ken Livingston und Jenny Jones - und durch eine Raumordnung, die sich orientiert an der "Stadt der kurzen Wege" verbunden mit einer klaren Priorität für den öffentlichen Verkehr.





Ein ebenso unverzichtbares Ziel zur Erreichung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Reduzierung ist die **Verlagerung von Transporten** von den klimagasintensiven Verkehrsmitteln Auto, Lkw und Flugzeug auf die klimaschonenderen Verkehrsmittel Bahn, Binnen- und Küstenschiff und Radverkehr. Ökologische Benchmark für die EU sollte sein, den Modal Split zugunsten der klimafreundlicheren Verkehrsarten um jährlich ein Prozent zu verschieben und alle verkehrsrelevanten Maßnahmen entsprechend auszurichten.

Den größten Beitrag zum Klimaschutz, der am schnellsten und zu den geringsten Kosten umzusetzen ist, können Maßnahmen leisten, die auf größere **Effizienz** der eingesetzten Verkehrsmittel abzielen - sowohl auf verbesserte Technik als auch auf eine erhöhte Nutzungseffizienz. Auf Grund des hohen Marktanteils des Straßenverkehrs sind Verbrauchsreduktionen im Kfz-Verkehr die wichtigste und kurzfristig wirksamste Maßnahme.

Wir schlagen konkret eine EU-weit **verbindliche Obergrenze für die Gesamtmenge der CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus dem Straßenverkehr vor, da die bisherige freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie offenkundig nicht eingehalten wird. Zugleich muss es für neue Fahrzeuge **verbindliche CO<sub>2</sub>-Grenzwerte** im Rahmen der Euro-Schadstoffnormen geben, die sich wiederum am besten Typ der jeweiligen Fahrzeugklasse orientieren (Top-Runner-Ansatz). Als CO<sub>2</sub>-Summen-Grenzwert bis 2012 dürfen 120 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro km Fahrleistung nicht überschritten werden. Wir schlagen vor, diesen Grenzwert in den Folgejahren bis zum Jahr 2020 zweijährlich um jeweils mindestens 10 g/km weiter abzusenken, so dass im Jahr 2020 flottenübergreifend 80 g/km erreicht werden. Als Sanktionsmechanismus bei Nichteinhaltung der Grenzwerte werden Strafzahlungen erhoben.

Die heutigen Transportpreise auf der Straße und In der Luft sagen nicht die ökologische Wahrheit, weil die **externen Kosten** (Unfallkosten für Invalidität, medizinische Behandlung und Arbeitsunfähigkeit, Rentenzahlungen, Mietminderungen wegen Lärm usw.) nicht internalisiert sind, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. In Deutschland z.B. wird in diesem Sinne jedes Auto mit 3000 Euro jährlich vom Steuerzahler indirekt subventioniert (Studie UPI Darmstadt). Diese "konservative" Rechnung beinhaltet noch nicht einmal die Folgekosten globaler Effekte wie Klima-Katastrophe und Ozonloch.

Zusätzlich führen **selektive Steuersubventionen** vor allem für den Luftverkehr zu einem verzerrten Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern - zum Nachteil des umweltfreundlicheren Schienenverkehrs. Passagier- und Frachtflüge sind - im Gegensatz zur Schiene - weder einer Energiebesteuerung (Kerosinsteuer) unterworfen noch im grenzüberschreitenden Verkehr umsatzsteuerpflichtig. Außerdem existiert in vielen Mitgliedsstaaten der EU in Form der Trassenpreise für die Nutzung von Schienen anders als auf der Straße eine Maut auf allen Strecken und für alle Züge. Beim Konkurrenten LKW gibt es eine vergleichbare Nutzungsgebühr nur auf Autobahnen und nur für LKW ab 12 t. Kein Wunder, dass in Folge der Güterverkehr von der Schiene auf die Straße, zunehmend von großen auf kleine LKW und von Autobahnen auf Bundesstraßen verlagert wird. Obwohl die Regelung zur Euro-Vignette es den Mitgliedstaaten gestattet, die Maut für alle LKW und alle Straßen zu erheben, machen sie davon keinen Gebrauch. Die Schweiz zeigt, wie es geht: Dort ist die Maut vier mal so hoch wie in Deutschland, gilt auf allen Straßen und für alle LKW. Dies führt nachweislich zu Verlagerungseffekten von der Straße auf die Schiene.





Um die verzerrten Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt zu korrigieren und Kostenwahrheit der Transportpreise durchzusetzen, plädieren wir für die **Einführung einer europäischen Klimasteuer auf Kerosin** auf Inlands- und EU-Flügen (mit der Möglichkeit der Ausnahme auf Strecken, die Nicht-EU-Carrier bedienen. Die Einnahmen daraus sind notwendig für die Finanzierung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und für die „Verkehrsprojekte Europäische Einheit“ mit dem Schwerpunkt internationaler Ost-West-Eisenbahnverbindungen. Dabei sollte die Modernisierung bestehender Strecken den Vorzug bekommen vor zeit- und kostenintensiven Großprojekten. Das bewirkt nicht nur mehr und schnellere Effizienz, sondern schafft auch mehr Arbeitsplätze als maschinenintensive Neubauten.

Auch wenn die Luftverkehrsbranche ihre Steuerprivilegien mit Klauen und Zähnen verteidigt - sie sind sachlich unbegründet, historisch überholt und ökologisch kontraproduktiv. Emissionen aus dem Flugverkehr sind zwei- bis viermal klimaschädlicher als direkte CO<sub>2</sub>-Effekte. Dies ist bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen, z.B. durch Abgaben auf NO<sub>x</sub>- Emissionen. Entsprechende Maßnahmen sind nicht nur notwendig, um gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt zu schaffen, sondern auch um den Fluglinien zusätzliche Anreize zu geben, die Entwicklung saubererer und effizienterer Technologie voranzutreiben.

Eine Kerosinbesteuerung ist nach der geltenden Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) der EU für Inlandsflüge bereits möglich. Als bisher einziges EU-Land haben die Niederlande eine solche Steuer in Höhe von rund 20 Eurocent pro Liter eingeführt. Auch Indien, Japan und die USA haben Kerosinsteuern auf Inlandsflüge eingeführt. Legt man bei einer Besteuerung von Kerosin in den EU-Ländern den europäisch vorgeschriebenen Mindeststeuersatz für Mineralöl von 302 EUR/1000l (= ca. 30 Eurocent/Liter) zu Grunde, ergäben sich daraus jährliche **Einnahmen** in Höhe von rund 14 Mrd. EUR, bei einer Orientierung am niederländischen Steuersatz rund 9 Mrd. EUR. Umgerechnet auf ein Ticket für einen innereuropäischen Flug von 1000 km würde dies den Ticketpreis um von maximal 8 - 10 EUR verteuern.

Der **Mindeststeuersatz für Kraftstoffe** sollte von derzeit rund 30 Eurocent/Liter in einem Stufenplan jährlich um 5 Prozent angehoben werden. Länder mit niedrigeren Steuersätzen, die dadurch teilweise erheblichen Tanktourismus anziehen (z.B. Luxemburg), würden dadurch veranlasst, sich dem europäischen Steuerstandard anzupassen.

Wir wollen ferner eine verursachergerechte Erhöhung der europäischen **Lkw-Maut** (Eurovignette) nach Schweizer Vorbild **durch** die Einbeziehung der externen Kosten des Lkw-Verkehrs, durch die Ausdehnung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 t ohne Schlupflöcher und auf das gesamte Straßennetz. Eine erneute Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie, die spätestens 2008 erfolgen sollte, muss sich an folgenden Zielen orientieren:

- Einbeziehung der Umwelt- und Gesundheitskosten in die Berechnung der Mauthöhe;
- Lkw-Maut-Pflicht auf dem gesamten Straßennetz aller EU-Mitgliedsstaaten nach einer Übergangsfrist;
- Mautpflicht für alle Lkw ab 3,5 Tonnen;
- zusätzliche und höhere Aufschläge in ökologisch sensiblen Regionen (z.B. Alpen);
- Einführung einer Mindesthöhe für die Lkw-Maut in den Mitgliedsstaaten.





Wo diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf ein gesundheitsverträgliches Maß abzusenken, können zum Schutz der Gesundheit auch Verkehrsbeschränkungen notwendig werden, z.B. zeitlich beschränkte oder gestaffelte Fahrverbote bei hoher Schadstoffbelastung in sensiblen Gebieten oder Ballungsräumen, Blockabfertigungen (wie beim Schweizer Tropfenzählsystem in Tunnels) oder aber zahlenmäßige Obergrenzen vor allem für den Schwerverkehr in bestimmten Regionen.

Um **Urbane Mobilität** möglichst sauber und leise zu machen, müssen unterschiedliche Verkehrsangebote optimal aufeinander abgestimmt werden und die Verkehrsmittel des Umweltverbunds gezielt gefördert werden. Rund 80 Prozent der EU-Bürger wohnen in verdichteten Ballungsräumen. In vielen Städten steht ein durchaus attraktiver ÖPNV zur Verfügung, der aber noch verbesserungswürdig ist.

Hier müssen neue **intermodale Mobilitätskonzepte** ansetzen. Voraussetzung für ein intermodales Verkehrssystem ist ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr als Rückgrat, der um Angebote individueller Mobilität (Car Sharing, Mietfahrräder) erweitert wird. Besonders kostengünstig und effizient ist die **Förderung des Radverkehrs** und des **Fußgängerverkehrs**. Die Hälfte aller Autofahrten in der EU ist kürzer als fünf Kilometer, zehn Prozent sind sogar kürzer als ein Kilometer. Ein Großteil dieser Kurzstrecken könnte auch mit dem Fahrrad oder sogar zu Fuß zurückgelegt werden. Alleine eine Verlagerung von 30 Prozent derjenigen Autofahrten, die weniger als fünf Kilometer lang sind, auf das Fahrrad würde beispielsweise in Deutschland die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs um vier Prozent reduzieren.

Es braucht von der EU gezielt geförderte Demonstrations- und Anwendungsprojekte für den Einsatz telematischer Möglichkeiten im intermodalen Personenverkehr. Diese und weitere Projekte für einen **umweltfreundlichen Stadtverkehr** sollten durch eine deutliche Aufstockung der Forschungsmittel aus einem Teil der Einnahmen aus einer europäischen Klimasteuer finanziert werden.

Auf dem Weg zum **emissionsfreien Auto** müssen technische Innovationen konsequent gefordert und gefördert werden, um konventionelle Antriebe weiter zu verbessern sowie neue Antriebe und alternative Kraftstoffe auf erneuerbarer Energiebasis zu entwickeln bzw. anzuwenden. Für die hoch entwickelte europäische Automobilindustrie liegen darin Chancen und Risiken zugleich. Der brisanten Frage nach der Zukunft des Autos unter den Bedingungen eines weltweit stark wachsenden Kfz-Marktes bei gleichzeitig abnehmenden und immer teureren Erdölreserven stellt sich die europäische Automobilhersteller bisher kaum. Das Ausmaß der Herausforderung wird immer noch verdrängt.

Luftverkehr und Seeschifffahrt sind die global am stärksten wachsenden Verkehrsträger, die jedoch bisher jeder Minderungspflicht bei den Treibhausgasen entzogen sind, da sie im Kyoto-Protokoll nicht berücksichtigt wurden. Der gesamte Verkehr - insbesondere der Luftverkehr und die Seeschifffahrt - müssen in den **CO<sub>2</sub>-Emissionshandel** (Kyoto II) einbezogen werden. Für Kyoto II muss dieses Versäumnis korrigiert werden. Steuerliche Privilegien, Subventionen und Beihilfen - auch für die Binnenschifffahrt - haben auf Dauer keine Berechtigung. In der Luftverkehrswirtschaft wird sogar einige Sympathie für die Einbeziehung in den Emissionshandel gezeigt, vor allem in Großbritannien. Ob der Emissionshandel ein wirksames Instrument im Verkehrssektor wird, hängt vom Zuschnitt des Systems ab, konkret von der Erstausrüstung mit Zertifikaten und von der Höhe der zugewiesenen Emissionsrechte. Die Begeisterung der Airlines für den Emissionshandel rührt jedenfalls von der Erwartung her, möglichst wenig am fortgesetzten Wachstum gehindert zu werden. Fluggesellschaften müssen veranlasst werden, miteinander um begrenzte Emissionsrechte zu konkurrieren, am besten durch einen eigenen, sektoralen Allokationsplan.

