

# Verkehr und Klimaschutz – eine Kluft zwischen Ziel und Realität

Liebe Leserinnen und Leser,

die Ausgangssituation der verkehrspolitisch beschlossenen und EU-weit festgelegten Ziele für den Klimaschutz im Verkehrssektor stellt sich alles andere als erfolgsversprechend dar. Das lässt sich am Beispiel der DACH-Länder sehr plakativ zeigen:

- In **Deutschland** sind in den letzten 30 Jahren die Treibhausgas-Emissionen (THG) im Verkehrssektor, sieht man von dem Rückgang durch die Corona-Pandemie ab, nahezu gleichgeblieben. Von 2019 bis 2030 ist eine Abnahme der THG von 48 %, also jährlich im Mittel über 4 %, geplant, bis 2045 soll der Verkehr laut Klimaschutzgesetz klimaneutral sein.
- In **Österreich** sind die verkehrsbedingten THG seit 1990 bis 2019 um ca. Dreiviertel gestiegen. Ein Grund dafür sind die gegenüber den Nachbarländern geringeren Treibstoffkosten, die zu einem Treibstoffexport, aber auch zu hohen Mineralölsteuer-Einnahmen in Österreich führen. Bis 2030 ist ein Rückgang von mehr als einem Drittel bzw. 2,4 %/Jahr vorgesehen, bis 2040 Klimaneutralität.
- In der **Schweiz** blieben die verkehrsbedingten THG in den letzten 30 Jahren etwa konstant. Gesetzlich ist das Ziel einer Reduktion um 50 % oder 5 %/Jahr bis 2030 geplant, bis 2050 Klimaneutralität.

Für alle DACH-Länder ist gemeinsam, dass die derzeit verkehrspolitisch festgeschriebenen Ziele mit den anvisierten Maßnahmen weder für 2030, noch in den Folgejahren erreicht werden. Dies zeigt sich auch durch die eingeführten Ökosteuern oder Klimaabgaben für Treibstoff, die wegen der zu geringen Größenordnung zu wenig bewirken. Die Maßnahmenprogramme sind drastisch zu verstärken, erfahrungsgemäß vor allem durch unpopuläre Pull-Maßnahmen, wenn diese Zielvorgaben nicht Makulatur bleiben sollen.

Was bedeutet dies für die Verkehrspolitik? Es ist notwendig, dass wir uns von verkehrspolitischen Dogmen und Mythen verabschieden, dass diese Ziele mit den derzeit beabsichtigten Maßnahmen erreicht werden können. Dazu zählt z. B. auch das von der Politik tabuisierte Thema der Reduktion der Tempolimits mit 100/80/50/30 km/h auf Autobahnen/Landstraßen/Vorrang- und Nebenstraßen innerorts als eine der nachweislich kosten-nutzen-effizientesten Maßnahmen für den Klimaschutz und die Verkehrssicherheit. Aber auch eine spürbare und deutlich höhere Klimaabgabe für fossile Treibstoffe wird nicht angegangen, obwohl dies eine wesentliche Rahmenbedingung ist, um die Klimaziele sicherzustellen.



em. o. Univ.-Prof. DI Dr.  
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien  
Institut für Verkehrswesen  
Department für Raum, Landschafts-  
und Infrastrukturplanung  
Mitglied des Wissenschaftlichen  
Beirats dieser Zeitschrift

Natürlich sind solche Maßnahmen einerseits mit begleitenden sozialen Ausgleichsmaßnahmen, wie z. B. einer ökologischen Reform der Pendlerförderung und andererseits mit einer breiten bewusstseinsbildenden Information und Diskussion aller Betroffenen zu kombinieren.

Ein wichtiger Beitrag zur Offenlegung der Fakten für eine Klimazielerreichung im Rahmen der notwendigen gesellschaftspolitischen Beteiligung kommt der Wissenschaft und Forschung zu. Alle Maßnahmen zum Klimaschutz, sei es auf Bundes-, Länder- oder lokaler Ebene, sind unter Beteiligung der jeweils relevanten Stakeholder zu diskutieren, zu planen, zu entscheiden, umzusetzen und auf ihren Erfolg zu kontrollieren. Dafür werden geeignete standardisierte Bewertungsinstrumente benötigt, weil die einschlägigen Richtlinien und Merkblätter dafür nicht ausreichend geeignet sind. Es geht darum, dass sowohl die Effizienz der THG-Reduktion in Form einer Kostenwirksamkeitsanalyse beurteilt werden kann, als auch alle Auswirkungen der Mobilität durch Klimaschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der drei Säulen einer nachhaltigen Entwicklung, Ökologie, Ökonomie und Soziales, konzipiert werden. Wesentliche Merkmale einer solchen nachhaltigen Entwicklungsanalyse (NEA) sind die Berücksichtigung der Lebenszyklen der Infrastruktur, der Fahrzeuge, der Langzeitwirkungen zumindest bis 2050, aber auch der gesamtwirtschaftlichen Kosten, systemischen sowie Verteilungseffekte der Auswirkungen und nicht nur kumulative Mittelwerte. Um die Vertrauensbasis zu Fakten zu heben, wie es die Corona-Pandemie als unbedingt notwendig zeigt, ist ein offener Umgang mit vorhandenen Unsicherheiten der Ergebnisse von Bewertungsverfahren zur Risikoabschätzung notwendig.

Hier eröffnet sich ein wichtiger Beitrag für die Vertreter der Verkehrswissenschaft und Forschungsgesellschaften: die vorhandenen Richtlinien sollten in diesem Sinne methodisch rasch überarbeitet und ergänzt werden.

Diesen Wunsch formulierend verbleibe ich mit kollegialen Grüßen

*Ihr Gerd Sammer*