

Verkehrswende: Warum ist der Verkehrssektor so schmutzig?

Was bedeutet Verkehrswende, wie gelingt sie und warum trägt der Verkehrssektor bislang noch nicht ausreichend zum Klimaschutz bei?



Ob und wie eine Verkehrswende umsetzbar ist, wird im Folgenden erläutert.

Verkehrswende: Was ist das?

Die Verkehrswende verfolgt das Ziel, die Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten, da der Verkehrssektor erheblich zum Klimawandel beiträgt. Mithilfe bestimmter Maßnahmen sollen deshalb im Zuge der Verkehrswende die Treibhausgasemissionen verringert werden.

Im Jahr 2019 wurden etwa 805 Millionen Tonnen Treibhausgase ausgestoßen, Ende 2030 dürfen es nicht mehr als 543 Millionen

Tonnen sein – verteilt auf die verschiedenen Sektoren wie Energie, Industrie und Verkehr. Gerade diese Sektorenkopplung soll als Antwort auf die Herausforderungen der Energiewende dienen. Doch der Verkehrssektor entwickelt sich darin zum Problemfall.

Warum Verkehrswende?

Der Verkehrssektor hat nicht nur negative Einflüsse auf das Klima. Auch Bewohnerinnen und Bewohner der Städte leiden unter Lärm, Abgasen und Stau. Das deutsche Verkehrssystem ist also nicht nur unter ökologischen, sondern auch unter sozialen Gesichtspunkten reformbedürftig. Bleiben wir aber erstmal im ökologischen Bereich.

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen in den vergangenen Jahren nahezu unverändert geblieben sind. Während die Emissionen im Jahr 2018 bei rund 162 Millionen Tonnen lagen, werden diese bis 2030 nur auf 159 Millionen Tonnen sinken – zumindest, wenn keine weiteren Klimaschutzanstrengungen in Erwägung gezogen werden. Zum Vergleich: Das Klimaschutzziel im Verkehr für das Jahr 2030 liegt zwischen 95 und 98 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten. Das ist ein Unterschied von rund 60 Millionen Tonnen. Warum fällt es uns so schwer, diese Lücke zu schließen?

Verkehrswende: Warum sinken die Emissionen nicht?

Deutschland konnte 2019 die CO₂-Emissionen um 50 Millionen Tonnen senken. Der Verkehrssektor hat dazu jedoch nicht beigetragen – ganz im Gegenteil. Aber wo genau liegen die Probleme des Verkehrssektors?

Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr sind die absoluten Kohlendioxid-Emissionen zwischen 1995 und 2019 trotz technischer Verbesserungen – wie etwa bessere Motoren, Abgastechnik und besserer Kraftstoffqualität – um etwa 21 Prozent gewachsen. Der Grund dafür ist die gestiegene Verkehrsleistung. Vor allem auf Grund der Corona-Pandemie hat die Belastung durch den vom Onlinehandel angeheizten Lieferverkehr enorm zugenommen.

Pkw-Verkehr

Im Pkw-Verkehr sieht es ähnlich aus. Obgleich Pkws durch diverse Abgasvorschriften heutzutage schon klimaneutraler sind, werden die dadurch erreichten Emissionsminderungen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen relativiert. Zwischen 1995 und 2019 hat der Pkw-Verkehr um 20 Prozent zugenommen. Technische Verbesserungen im Verkehrssektor konnten das Klima bisher nicht entlasten, weshalb der Fokus nun auf Verkehrseffizienz, sinkende Verkehrsnachfrage oder eine veränderte Verkehrsmittelwahl liegt.

Kraftstoffverbrauch

Im Jahr 2019 ist der Kraftstoffverbrauch im deutschen Straßenverkehr gegenüber 1995 um zwei Prozent gestiegen. Während der Verbrauch zeitweise aufgrund der gestiegenen Kraftstoffkosten und Stärkung alternativer Kraftstoffe sowie der Reduzierung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs für Pkw rückläufig war, ist er seit 2010 wieder angestiegen. Grund für diese Entwicklung ist die steigende Verkehrsleistung. Besonders der Dieselverbrauch hat seit 1995 stetig zugenommen. Auch wenn der Partikelausstoß bei neuen Diesel-Pkws gesunken und mittlerweile schon mit Benzin-Pkws vergleichbar ist, so liegt der Stickoxiden-Ausstoß immer noch über dem eines Benzin-Pkws. Außerdem hat Diesel einen Energiegehalt, sodass man zwar weniger Sprit pro Kilometer benötigt, bei dessen Verbrennung aber mehr Kohlendioxid ausgestoßen wird. Auch im Straßengüterverkehr ist der Kraftverbrauch gestiegen – ebenfalls aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung. Eine allgemeine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs ist vor allem dann nicht denkbar, wenn der Trend weiterhin zu leistungsstarken Fahrzeugen geht.

Verkehrswende: Wie kann Mobilität nachhaltiger werden?

- Öffentlichen Verkehr ausbauen und attraktiver machen
- Aktive Mobilitätsformen fördern (Radwege, Fußwege, etc.)
- Private Pkw-Nutzung hinterfragen
- Carsharing attraktiver machen
- Alternative Kraftstoffe, E-Mobility
- Die Nutzung alternativer Verkehrsträger wie Binnenschiff und Güterbahn als Alternative zum Straßengüterverkehr

Klimaziele 2030: Mit der Verkehrswende zu mehr Klimaschutz

Damit die Klimaschutzziele in Deutschland bis 2030 erreicht werden, müssen die Treibhausgasemissionen im Verkehr ab sofort reduziert werden. Dafür muss der Straßengüterverkehr größtenteils auf die Schienen verlegt werden. Und wie kann jeder Mensch nach seinen eigenen Bedürfnissen mobil sein, ohne das Klima zu gefährden? Um die Emissionen schnellstmöglich zu mindern, müssen Pkw-Fahrten auf weniger umwelt- und klimaschädliche Verkehrsmittel verlagert werden. Autofahrten sind teilweise so kurz, dass sie ganz einfach auch durch das Rad oder einen Spaziergang ersetzt werden könnten. Das ist nicht nur klimaschonend, sondern zugleich gesünder, günstiger und teilweise sogar schneller. Man profitiert von aktiver Mobilität also gleich in mehreren Lebensbereichen. Wie die Verkehrswende auf dem Land gelingt, ist jedoch fraglich. Hier muss der öffentliche Verkehr ausgebaut und attraktiver gemacht werden – genauso wie Carsharing. Vor allem sind hier Bund, Länder und Kommunen gefragt. Sie müssen den Großteil der Mehrkosten für eine Stärkung des Umweltbundes übernehmen. Fakt ist: Die Verkehrswende gelingt nicht von heute auf morgen. Doch sie ist möglich, wenn alle die Gefahr erkennen und gemeinsam auf das Klimaziel hinarbeiten. Die Umsetzung muss schnellstmöglich beginnen.