

18.10.2008

Klima Verkehr(t)

Was der Verkehr zum Klimaschutz beitragen muss

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Dass im Verkehr Vieles verkehrt läuft ist nicht neu: hohe PKW-Dichte, Flächenfraß durch zu viele Straßen und Autobahnen, ausgedünnte Schienenwege, zu teure Bahntickets, zu billiges Fliegen, eine Hochseeschifflotte mit miserablen Abgasstandards (als schwimmende Sondermüllverbrennungsanlagen) und eine deutsche Premiumklasse, die zu schwer und zu schnell ist, Unmengen teuren Sprit verschluckt und am Ende doch nicht schwimmen kann, wenn der Meeresspiegel steigt.

Fritz Kuhn, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Bundestag, stellte eingangs die grüne Position und Vorschläge für mehr Klimaschutz im Verkehr vor. Dabei zeigte er nicht nur ökologische, sondern auch wirtschaftspolitische Chancen auf. Das Auto der Zukunft etwa ist grün oder es hat keine Zukunft. Und wenn sich die deutsche Automobilindustrie nicht rasch umstellt, werden ihre Autos die Ladenhüter von morgen sein.

Im Fokus der Konferenz standen die Klimafolgen des Verkehrs. Eindeutig ist, dass mit dem Verkehr die Klimalasten wachsen. Prof. Anders Levermann vom Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung präsentierte mit einem eindrucksvollen Vortrag den aktuellen Stand der Klimaforschung. Die Nachrichten sind auch für Kenner alarmierend: Das 2-Grad-Ziel scheint kaum mehr zu halten. In den Mittelpunkt der Forschung und der Sorge rücken mehr und mehr die so genannten Kippunkte des Klimasystems. Dies sind starke Reaktionen des Systems, die schon durch kleine Veränderungen ausgelöst werden, und so gravierenden Folgen haben, dass sie alle heutigen Prognosen in den Schatten stellen können.

Der motorisierte Verkehr zu Lande, zu Wasser und zu Luft stresst das Klimasystem, weil er jede Menge Treibhausgase wie auch Luftschadstoffe produziert. Christoph Erdmenenger vom Umweltbundesamt ist den Anteilen einzelner Verkehrsträger am Treibhauseffekt nachgegangen und hat sehr deutlich gemacht, dass wir Reduktionsziele brauchen und wie sie aussehen müssen. Der Klimawandel zwingt alle zum Handeln, jeder Sektor muss seinen bestmöglichen Beitrag leisten.

Mit einer Reihe von Experten auf vier Podien und rund 150 Gästen wurde diskutiert, wie wir die einzelnen Verkehrsträger klima- und umweltfreundlicher gestalten können. Alle waren sich darüber einig, dass angesichts massiv gestiegener Ölpreise die Zeiten des billigen Transports von Waren und Dienstleistungen wie auch individueller Mobilität vorbei sind.

Lesen Sie mehr auf den folgenden Seiten:

Podium I Autos
Podium II Bahn
Podium III Schiffe
Podium IV Flugzeuge
Martin Unfrieds musikalischer Konferenzbeitrag
Fazit: Wie spart man 30 Millionen Tonnen Kohlendioxid im Verkehr?

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Podium I Autos:

120 Gramm sind möglich!

Europäische Ordnungspolitik für die Autos von morgen

Autos emittieren zu viele Treibhausgase und der Verkehr wächst weltweit. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Neuwagen aus deutscher Produktion ist mit 168 Gramm pro Kilometer viel zu hoch. Längst sind Fahrzeuge auf dem Markt, die weniger als 140 und sogar weniger als 120 Gramm ausstoßen, weitere Reduktionen sind möglich. Obwohl Dr. Thomas Schlick, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), die langen Entwicklungszeiten für Neuerungen hervorhob, sprießen fast im Monatsrhythmus "Öko-Innovationen" und Sparvarianten wie Pilze aus dem Boden. Die Autoindustrie gibt sich grün, steht aber bei den Verhandlungen über CO₂-Flottengrenzwerte für neue Pkw in Brüssel total auf der Bremse. Der Stand der Technik in der Automobilbranche ist heute schon weiter als die von Autolobbyisten gewünschten Grenzwerte von morgen. Das ist verkehrte Welt!

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Podium II Bahn:

Schienerverkehr klimaneutral gestalten!

Die Klimabilanz der Bahn

Die Bahn hat gegenüber anderen Verkehrsträgern immer noch einen Klimavorteil. Sie emittiert deutlich weniger CO₂, verbraucht nicht so viel Fläche, ist weniger abhängig vom Öl und verursacht nur ein Bruchteil der externen Kosten. Nach Einschätzung der Experten ist der Klimavorteil aber gefährdet, wenn nicht entscheidende Verbesserungen bei der Auslastung der Bahnen, dem Bahn-Energie-Mix, der Gestaltung der Schieneninfrastruktur und der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern erreicht werden. Klar ist ferner, dass die Bahn nicht immer und in jeder Situation das optimale Verkehrsmittel ist. Annett Metzke von der BAG Schienenpersonennahverkehr plädierte für Klima- und Umweltstandards als wichtiges Ausschreibungskriterium und Anreize wie emissionsabhängige Trassenpreise und sektorale Klimaziele für alle Verkehrsbereiche. Für Dirk Flege von der Allianz pro Schiene ist der Bahn-Strom-Mix zentrales Steuerungselement für eine bessere Klimabilanz der Bahn. Deshalb soll der Bund zum schnelleren Einsatz von mehr Erneuerbaren Energien Anreize setzen, etwa in Form einer Anschubfinanzierung durch die Aufnahme der Energieerzeugung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Die Bahn fährt bislang nicht klimaneutral. Wenn sie ihren Klimabonus als Ruhekissen benutzt, wird sie ihren Umwelt- und Klimavorteil verspielen. Es ist Zeit, dass man auch bei der Bahntechnologie auf Zukunft setzt: erneuerbare Energien, moderne Betriebsleitsysteme, leichtere Fahrzeuge und schadstoffarme Antriebstechnologien sowie neuartige Systeme zur Rückgewinnung von Strom und Abwärme können hierbei ein Schlüssel sein.

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Podium III Schiffe:

Wie viel Container verträgt das Klima?

Schiffsemissionen - ein unterschätztes Problem

Hochseeschiffe transportieren heute zwei Drittel des weltweiten Warenhandels. Sie gelten als effizient

und umweltfreundlich, weil sie weniger Energie pro Transportleistung brauchen als andere Transportmittel. Das Containermaß TEU (Twenty feet Equivalent Unit) ist das neue Maß der Globalisierung. Lange Zeit hat es kaum Vorgaben für den Schiffsverkehr gegeben, doch das hat sich inzwischen geändert. Die UN-Schifffahrtsorganisation (IMO) hat inzwischen - nach jahrelangem Nichtstun - Vorschriften für SO_x und NO_x auf den Weg gebracht, die die Treibstoffqualität und damit den Schadstoffausstoß erheblich verbessern werden. Mager sind aber die IMO-Vorschläge zur Reduktion von Treibhausgasen. Dr. Veronika Eyring vom DLR-Institut für Physik der Atmosphäre, Oberpfaffenhofen, führte aus, dass Hochseeschiffe eine bisher sträflich vernachlässigte Klimabelastung darstellen. Schiffsverkehr gibt es seit 1900 und CO₂-Emissionen sind äußerst langlebig, die Treibhausgas-Emissionen der internationalen Schifffahrt tragen so auch noch nach Jahrzehnten zum Klimawandel bei. Volker Brenk vom Umweltbundesamt rechnete vor, dass die Abgas- und Treibstoffauflagen zu einer deutlichen Erhöhung der Frachtkosten und die hohen Treibstoffkosten zu erheblichen Brennstoffeinsparungen führen werden. Neue Instrumente zur weltweiten Reduktion von Treibhausgasen sind derzeit in der Diskussion, offen ist, ob Schiffe in den Emissionshandel einbezogen, Treibstoffsteuern erhoben oder andere Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Die Experten betonten, dass ein Herabsetzen der Geschwindigkeit von Schiffen, mehr Effizienz (bessere Auslastung, größere Schiffe), Abgasbehandlung und klare Reduktionsziele für die Hochseeflotte dringend nötig seien.

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Podium IV Flugzeuge:

Zu Unrecht am Pranger?

Luftverkehr zwischen Wachstum und Klimaverantwortung

Zwischen 1992 und 2005 haben die europäischen Flugbewegungen um 150% zugenommen. Auch in Zukunft ist mit rund 5% Wachstum pro Jahr zu rechnen, selbst der hohe Ölpreis wird daran wohl wenig ändern. Der Weltklimarat geht mindestens von einer Verdopplung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs bis 2015 und einer Verdreifachung bis 2030 aus. Doch nicht nur CO₂ heizt die Atmosphäre auf, der gesamte Klimaeffekt des Fliegens ist stärker. Der Weltklimarat bemisst die unmittelbare Strahlungswirkung des Flugverkehrs daher zwei- bis viermal stärker als die alleinige Wirkung von Kohlendioxid. Kohlendioxid aus der Kerosinverbrennung lässt sich einfach messen, über die Größe der anderen klimawirksamen Effekte (Kondensstreifen und Cirruswolken) herrscht bisher keine endgültige Klarheit. Prof. Dr. Robert Sausen vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt kam zu dem Urteil, dass sich die Nicht-CO₂-Effekte wissenschaftlich derzeit nur mit sehr großen Unsicherheiten quantifizieren lassen, potenziell aber den aus Triebwerksemissionen entstehenden Zirkon der größte Beitrag zum Klimawandel zuzuschreiben ist. Die Atmosphärenphysiker suchen fieberhaft nach einer geeigneten Metrik zur Beschreibung der komplizierten Abläufe in den oberen atmosphärischen Schichten.

Bei der Suche nach einem geeigneten Multiplikator für die Gesamtwirkungen des Luftverkehrs wollte Dr. Werner Reh vom BUND nicht stehen bleiben. Er kritisierte auch die Effizienzerfolge, die Dr. Karlheinz Haag für die Lufthansaflotte beschrieb, als zu gering. Alle Einsparerfolge werden, so Reh, vom Wachstum im Luftverkehr überkompensiert. Er bot neben dem beschlossenen Einbezug des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel folgende Instrumente an: Nachbesserung der Vorgaben für den Europäischen Emissionshandel ETS, Einführung der Kerosinsteuer, emissionsabhängige Landeentgelte, eine klimapolitische Flughafenplanung mit Effizienzsteigerung sowie die Verlagerung von Flügen auf die Schiene.

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Wir brauchen Klimaschutzgefühle gegen die Sprintschleuder-Gesellschaft!

Erfrischend anders klärte Martin Unfried (European Institute of Public Administration Maastricht) über den anstehenden Kulturkampf auf und zeigte dabei, dass innovative Konferenzformate gut ankommen. Wir brauchen, so Unfried unterstützt von seiner Gitarre, nicht nur überzeugende Konzepte für nachhaltigen Verkehr, sondern müssen auf dem Weg in eine klimagerechte Mobilität Herzen und Seelen der Leute mitnehmen. Überhaupt hätten Ökos zu wenig Ahnung von Autos und Autoemissionen und liefern damit stets in die Falle moralinsauerer Argumentation. Ziel wäre es, nicht nur die Herde der Effizienzrevolutionäre stetig zu erweitern, sondern die Menschen mit Bildern und Träumen zu bezaubern: etwa wenn Heidi Klum es sich für Werbefotos auf der Kühlerhaube eines Toyota Prius oder VW-Polo Bluemotion bequem macht. Auch rief er keck die grüne Bundestagsfraktion auf, endlich aus dem klimafeindlichen Fahrdienst des Bundestages auszusteigen und legte den Finger in so manch andere Wunde. Lebensnah und visionär mahnte Unfried, mit Klimaintelligenz und Klimaemissionen müsse man gegen die Hegemonie der Brumbrummfraktion antreten und natürlich mit dem Ökosex der Unfriedschen Ein-Mann-Band.

Konferenzbericht vom 18.10.2008

Fazit: Wie spart man 30 Millionen Tonnen Kohlendioxid im Verkehr? Gespräch über Lösungsansätze, Widerstände, Zumutungen und Fragezeichen

Moderator Hellmuth Henneberg vom Rundfunk Berlin Brandenburg hatte die schwierige Aufgabe, die Diskussionen des Tages zusammenzubinden. Nach dem vielen Reden über Verkehrsträger Bahn, Schiff, Flieger etc. rückte er zunächst den Menschen als Nutzer der Transportmittel ins Bild.

Prof. Martin Jänicke von der Freien Universität Berlin mahnte schärfere Klimaschutzziele bis 2050 an. Seiner Einschätzung nach hat sich das Tempo des technischen Fortschritts deutlich erhöht, Industrien und Unternehmen müssten klimapolitisch schneller lernfähig werden. Sonst drohe ihnen im Wettbewerb der Untergang. Zentral sei eine rasche Entprivilegierung der Verkehrsträger. Nur mit klaren Steuern auf den Verbrauch von Ressourcen und die Belastung von Klima und Umwelt kann der Verkehr auf den Klimaschutzpfad gebracht werden. Dazu braucht es in allen Sektoren ein Umschwenken beim technologischen Pfad. Das geht nicht ohne Widerstände und Konflikte ab und braucht einen ordnungspolitischen Rahmen. Winfried Hermann, verkehrspolitischer Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, lenkte den Blick auf die handelnden Akteure in der Koalition. Die Bundesregierung hat es nicht geschafft eine – dem Energiesektor vergleichbare – Strategie für Klimaschutz im Verkehr auf den Weg zu bringen. Grüne haben Konzepte und Vorschläge für nachhaltige Mobilität und fordern Ziele und Maßnahmen von der Bundesregierung.

Auf die Frage, wie man jetzt die 30-40 Mio. CO₂ Tonnen in Deutschland sparen könne, formulierte Winfried Hermann grüne Lösungswege, mit denen Verkehr vermieden (Autokurzstrecken zu Fuß und per Rad), verlagert (Güter auf die Schiene) und verträglich gestaltet (effizienter, langsamer, leiser, erneuerbar) werden muss. Die Botschaft ist klar: Nur mit Konzepten einer "nachhaltigen Mobilität" ist es möglich, den Verkehr unter Klimaschutzvorzeichen zu stellen. Wir müssen weg vom Öl, die Effizienz bei allen Verkehrsträgern deutlich erhöhen, alternative Antriebe und Kraftstoffe nutzen, Geschwindigkeit rausnehmen und jetzt in Forschung und Entwicklung investieren für die klimafreundlichen Autos, Flugzeuge oder Schiffe von morgen! Die Klimalast aus dem Verkehr kann wirksam vermindert werden, allerdings nur, wenn das Verkehrswachstum gebremst wird, sonst werden alle Effizienzerfolge wieder kompensiert.

Beschlüsse

Luftverkehr in Zeiten des Klimawandels

(http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/251/251045.luftverkehr_in_zeiten_des_klimawandels@de.html)

Nachhaltige Mobilität ist möglich

http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/248/248791.nachhaltige_mobilitaet_ist_moeglich@de.html)

Initiativen

Antrag Klimaschutz im Verkehr

(http://www.gruene-bundestag.de/cms/initiativen/dok/232/232671.antrag_klimaschutz_im_verkehr@de.html)

Antrag Zukunft des Schienenverkehrs sichern

(http://www.gruene-bundestag.de/cms/initiativen/dok/232/232659.antrag_zukunft_des_schienenverkehrs_sich@de.

Antrag Bahnprivatisierung

(http://www.gruene-bundestag.de/cms/initiativen/dok/220/220847.antrag_bahnprivatisierung@de.html)

Antrag Hochseeschifffahrt

(http://www.gruene-bundestag.de/cms/initiativen/dok/203/203526.antrag_hochseeschifffahrt@de.html)

Mitreden

Forum Bahnbörsengang

(http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/253/253471.forum_bahnboersengang@de.html)