

Verkehr und Klimakrise

Warum wir eine Mobilitätswende brauchen

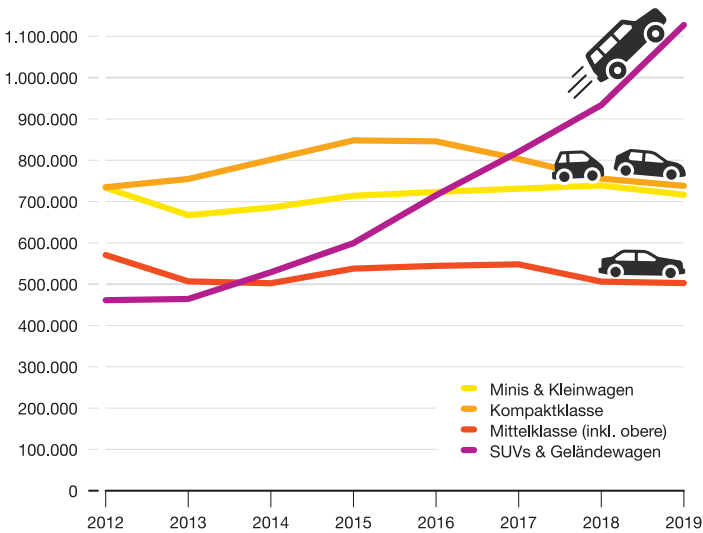


Drohende Abwärtsspirale: Die deutsche Autoindustrie findet bislang keine Antwort auf die Anforderungen klimaverträglicher Mobilität

Das Auto ist nicht die Antwort auf Probleme im Verkehr – zu oft ist der Pkw das Problem selbst. Wir brauchen eine Mobilitätswende, durch die mehr Menschen ihre Ziele bequem und verlässlich ohne eigenes Auto erreichen. Viel muss sich dazu ändern, doch nur so wird der Verkehr einen Beitrag zum Schutz des Klimas leisten, werden Städte wieder lebenswert.

Problemfall für den Klimaschutz

Zwei Zahlen zeigen, was im Verkehr zuletzt verkehrt gelaufen ist: 13 Prozent der deutschen Treibhausgase stammten 1990 aus dem Verkehr. Bis zum vergangenen Jahr war dieser Anteil auf gut 20 Prozent geklettert. Ein Blick auf die Straße zeigt die Ursachen: Immer mehr große, schwere Stadtgeländewagen fahren dort. Gut jedes dritte neu zugelassene Auto war zuletzt ein SUV.



Neu zugelassene Pkw in Deutschland nach ausgewählten Segmenten: SUVs und Geländewagen auf steilem Wachstumspfad

Erstmals kamen 2019 mehr als eine Million neue dazu. Das macht die Städte noch voller, den Straßenverkehr für viele gefährlicher – und es sorgt dafür, dass auf deutschen Straßen nicht weniger sondern mehr Klimagase in die Atmosphäre gepustet werden.

Von der Politik bis zur Wirtschaft sind sich alle einig: Mobilität muss sauber werden. Vor allem der Straßenverkehr, der über 90 Prozent der Emissionen des Bereichs verursacht. Tatsächlich aber passiert zu wenig. Die Bundesregierung scheut den konsequenten Schritt, dem Verbrennungsmotor ein Verfallsdatum zu geben. Die Konzerne wollen gerade mal so viel E-Autos auf die Straße bringen, wie ihnen die europäischen CO₂-Vorgaben abverlangen. Dabei drängt die Zeit nach all den verlorenen Jahren: Um das 1,5°-Ziel im Verkehr zu erreichen, dürfen schon ab Mitte dieses Jahrzehnts keine weiteren Diesel und Benziner mehr zugelassen werden. Die Zahl der Autos müsste spürbar sinken, die der sauberen Alternativen entsprechend steigen.



Gut 120 Stunden verbringen Autofahrer pro Jahr durchschnittlich im Stau – auch weil attraktive Alternativen zum Auto fehlen

Warum wir die Verkehrswende brauchen

Klimaschutz ist der Hauptgrund für die notwendige Mobilitätswende. Aber in vielen deutschen Städten ist auch die Luft zu schmutzig. Vor allem Dieselabgase sorgen dafür, dass die Bewohner von gut 20 Großstädten auch 2019 noch zu viel gesundheitsschädliche Stickoxide atmen mussten. Neben den überschrittenen NO₂-Grenzwerten macht Straßenverkehr Menschen auch durch Feinstaub und Lärm krank.

Vor allem in Städten gehört der öffentliche Raum heute mehrheitlich nicht den Menschen sondern Autos. In Berlin etwa besetzen fahrende und parkende Pkw etwa 60 Prozent der Straßenfläche. Für Radfahrende stehen laut einer Untersuchung von Greenpeace gerade mal drei Prozent zur Verfügung.

Auf das Fahrrad umsteigen

Das Fahrrad ist ein zentraler Teil der Lösung für Verkehrsprobleme in Ballungszentren. Radverkehr braucht wenig Platz, verursacht weder Schadstoffe noch Lärm und die Infrastruktur ist vergleichsweise billig. Bis zu 30 Prozent aller Pkw-Fahrten in Städten ließen sich auch mit dem Fahrrad absolvieren, denn etwa die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Wege ist kürzer als fünf Kilometer und damit gut mit dem Rad zu bewältigen. E-Bikes und Lastenräder haben das Einsatzgebiet des Rads deutlich erweitert. Um dieses enorme Potenzial zu nutzen, brauchen Städte ein gut ausgebautes Netz aus sicheren Radwegen. Denn reale und gefühlte Unsicherheit ist der häufigste Grund, der Menschen davon abhält, aufs Rad umzusteigen.

Autoindustrie befeuert Klimakrise

Die drei großen deutschen Autobauer Volkswagen, BMW und Daimler produzierten 2018 zusammen 16 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor. Nach Berechnungen von Greenpeace hinterlassen sie damit einen gemeinsamen CO₂-Fußabdruck von 878 Millionen Tonnen – mehr als ganz Deutschland im gleichen Jahr emittiert hat (866 Millionen Tonnen). Viel zu langsam steigen die drei deutschen Hersteller von Diesel und Benzinern auf Elektroantriebe um. Stattdessen baut die Branche Luftschlösser mit angeblich neuen grünen Kraftstoffen. Doch strombasierte Kraftstoffe sind ineffizient, Biokraftstoffe verursachen massive ökologische Probleme und bieten oftmals



Knapp ein Drittel städtischer Pkw-Fahrten ließen sich mit dem Rad absolvieren

keinen Vorteil beim Klimaschutz. Spürbare Fortschritte beim Klimaschutz wird der Verkehr nur erzielen, wenn die heutige Flotte aus Diesel und Benzinern möglichst schnell ersetzt wird durch kleine, leichte und zunehmend geteilt genutzte E-Autos.

Die deutschen Autohersteller brauchen ein neues Geschäftsmodell, eines, das nicht länger auf der Zerstörung des Planeten basiert. Denn egal ob ein Tonnen schwerer SUV mit Öl oder mit Strom betrieben wird: Solche Fahrzeuge sind das Gegenteil von nachhaltiger Mobilität. Weder Städte noch das Klima können sie sich leisten. Auch deshalb müssen Autokonzerne schnell damit beginnen, sich zu Mobilitätsdienstleistern zu wandeln.

Besondere Verantwortung kommt dabei Volkswagen zu. Als weltgrößter Autohersteller verursachte der Wolfsburger Konzern 2018 einen CO₂-Fußabdruck, der mit 582 Millionen Tonnen an den jährlichen CO₂-Ausstoß von Kanada heranreichte. Noch vor Ölkonzernen wie Exxon und Shell rangiert VW unter den Top Ten der weltweit größten Klimazerstörer. Als einer der größten Konzerne und Arbeitgeber Deutschlands muss VW schneller als bislang geplant auf Elektroantriebe setzen und neue Konzepte für eine klimafreundliche Mobilität entwickeln.



Verkehrswende-Demo vor der IAA in Frankfurt 2019

Die Politik muss nachsteuern

Die Bundesregierung muss die Autoindustrie mit klaren Vorgaben in eine zukunftsfähige Richtung lenken und so den CO₂-Ausstoß im Verkehr deutlich senken. Damit immer weniger Menschen auf das eigene Auto angewiesen sind, brauchen wir attraktive Alternativen. Bus- und Bahnverbindungen müssen deutlich ausgebaut, Rad- und Fußwege sowie Sharing-Angebote verbessert werden.

Gleichzeitig muss der motorisierte Individualverkehr einen Preis bekommen, der seinen tatsächlichen Kosten entspricht. Die Freiheit Einzelner, mit dem eigenen Auto jederzeit überall hinfahren zu können, geht auf Kosten vieler, die unter schlechter Luft, Lärm oder den Folgen der Klimakrise leiden. Deshalb brauchen wir einen Umstieg weg von Abgasautos hin zu sauberen Mobilitätsformen.

Andere Industrienationen haben das längst erkannt. In Norwegen und den Niederlanden

sollen ab 2025 bzw. 2030 keine weiteren Diesel oder Benzin mehr zu gelassen werden. Großbritannien will ab 2035 keine neuen Abgasautos mehr verkaufen, Frankreich ab 2040. China, weltgrößter Pkw-Markt, hat bereits 2019 eine schrittweise steigende Quote für E-Autos eingeführt.

Bitte wenden! Unsere Vision für eine neue Mobilität

Bis zum Jahr 2035 existiert ein klimaverträgliches Verkehrssystem, das kein CO₂ verursacht und innerstädtische Wohnquartiere von Autos befreit. Große Teile des Straßenraums werden umgewidmet und von Menschen genutzt. Autos fahren nur noch dort, wo es keine Alternativen gibt. Das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel ist attraktiv gestaltet, ein eigener Pkw ist ganz überwiegend unnötig. ÖPNV, Radverkehr, Car- und Ridesharing sind gut miteinander verknüpft und lassen sich leicht kombinieren.

Greenpeace fordert

- ▶ Keine weiteren Neuwagen mit Diesel- oder Benzinmotoren ab 2025
- ▶ Mehr Platz und bessere Infrastruktur für Radfahrende und Fußgänger
- ▶ Deutlicher Ausbau von Bus und Bahn
- ▶ Abbau klima- und umweltschädlicher Subventionen etwa für Dienstwagen oder Diesel zugunsten klimaverträglicher Mobilitätsformen
- ▶ Zulassungssteuer für klimaschädliche und schwere Pkw
- ▶ Tempolimit von 120 (Autobahnen), 80 (Landstraße), 30 (innerorts)

Zum Weiterlesen und aktiv werden

Greenpeace Mobilitätsszenario – Verkehrswende für Deutschland (2017): act.greenpeace.de/verkehrswende
Weshalb die Autoindustrie mehr für den Klimaschutz tun muss (2018): act.greenpeace.de/autoindustrie
Werde aktiv für den Klimaschutz: act.greenpeace.de/greenwire-klima03