

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Klimaschutzplan 2050 – Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung
gem. BMUB-Hausentwurf vom 06.09.2016

1. Vorbemerkungen

Mit dem Abkommen von Paris zum Klimaschutz hat zweifellos eine neue Ära begonnen, die die Vertragsstaaten der Klimarahmenkonvention zu höchst anspruchsvollen Zielsetzungen verpflichtet. Allerdings binden diese ambitionierten Zielsetzungen nicht die Politiker der Gegenwart, sondern die Erreichung der Zielsetzung wird den nächsten Generationen vorbehalten bleiben, die an diesen Vorgaben nicht mitgewirkt haben. So gesehen sind Zeithorizonte, die auf das Ende des Jahrhunderts gemäß dem Pariser Klimaabkommen gerichtet sind, eher dem Grad der Unverbindlichkeit zuzuordnen. Dies gilt auch für die Feststellung, dass das Pariser Abkommen nach der Ratifizierung des Klimaschutzabkommens durch die Staaten keinerlei Sanktionsmechanismen enthält. Lediglich ein Monitoring zum Klimaschutz soll die Fortschritte der einzelnen Länder aufzeichnen und den Zielerreichungsgrad überprüfen. Gemessen an der historischen, die Menschheitsgeschichte beeinflussenden Tragweite der Entscheidungen ist dieser Regelungsmechanismus eher als bescheiden zu bezeichnen.



Die Bundesregierung hat allerdings mit ihren bisherigen Klimaschutzanstrengungen im globalen Kontext Maßstäbe gesetzt und beabsichtigt die selbstgewählte Vorreiterrolle fortzusetzen. Mit dem Ziel, bis 2050 eine 95%ige Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen, dürften technisch-physikalische Grenzen erreicht oder gar überschritten werden. Unbestreitbar werden die Kosten, die der Treibhausgasvermeidung gegenüberstehen, progressiv verlaufen. Das heißt, je umfänglicher Treibhausgaseinsparungen bereits umgesetzt sind, umso ressourcenintensiver wird die Erschließung zusätzlicher Treibhausgasminderungspotenziale. Der Investitions- und Kostenaufwand wird dementsprechend steigen, und das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Klimaschutzmaßnahmen wird Fragen zur Ökoeffizienz aufwerfen. Die Bundesregierung ist deshalb ausdrücklich dafür zu loben, dass der Klimaschutz als gleichwertiges Ziel neben die wirtschaftliche und soziale Entwicklung gestellt wurde. Klimaschutz wird nicht länger zum „Supra-Ziel“ erklärt, dem sich alle anderen Bereiche unterzuordnen haben. Dementsprechend stellt die Bundesregierung klar, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele des Pariser Klimaschutzabkommens umfassende gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungen notwendig werden, diese jedoch sozial- und wirtschaftsverträglich unter Beibehaltung des Wohlstandsniveaus zu erreichen sind. Die Innovations- und Investitionskraft der deutschen Industrie steht im Fokus und nicht der Ökodirigismus. Wörtlich wird im Klimaschutzplan dazu festgestellt:

„Um eine breite wirtschaftliche Akzeptanz zu erreichen, müssen die Maßnahmen des Klimaschutzplans 2050 soziale Gerechtigkeit, Bezahlbarkeit und Wirtschaftlichkeit, Beteiligung und lebende Demokratie als elementare Kriterien berücksichtigen“. Dieser Grundsatz wird vom BGL voll und ganz mitgetragen.

Hinter diesem starken Bekenntnis der Bundesregierung verbergen sich im Detail bei näherem Hinsehen und dem Studium des parallel zum Klimaschutzplan entwickelten Maßnahmenkatalogs auch Aktivitäten, die der „Quadratur des Kreises“ nahekommen. Die Beibehaltung des heutigen Wohlstandsniveaus, ohne Einschränkungen der Mobilität und mit Zero-Emissionen für den Verkehrssektor, erfordert hohe Investitionen und wird deutliche Kostensteigerungen für die Mobilität als Ganzes bewirken. Die im Klimaschutzplan gewählten Formulierungen lassen dafür erforderliche Anstrengungen aber erst abschätzbar und bewertbar werden, wenn „tiefer gegraben“ wird. Im Maßnahmenkatalog zum Klimaschutzplan wird die Verbraucherrelevanz der Maßnahmen jedoch deutlich. Kosten- und Nutzenbetrachtungen werden den vorgesehenen Maßnahmen ein „Preisschild“ verschaffen und die politische Diskussion und Mehrheitsbildung bestimmen.

Der BGL hält es für politisch korrekt, von Anfang an den Menschen in Deutschland und auch im globalen Kontext zu erklären, dass letztendlich alle Klimaschutzinvestitionen vom Verbraucher getragen werden müssen. In einer realen Welt mit knappen Ressourcen ist eine nachhaltige Strategie davon abhängig, dass Investitionen über die Märkte - und das sind die Verbraucher - „verdient“ werden können. So spricht der Klimaschutzplan zwar die erheblichen Investitionsanstrengungen zum Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft, vor allem in den Bereichen Landwirtschaft, Mobilität und Gebäuden, an, schlägt aber (noch) nicht den Bogen zum Bürger, der diese Investitionen über die Güterpreise „erwirtschaften“ muss.

Volkswirtschaftlich gesehen sind Investitionen nur „zu stemmen“, wenn eine gleichhohe Ersparnis die jeweiligen Investitionsvorhaben gegenfinanziert. Ersparnis bedeutet jedoch für die Bürger das Gegenteil von Konsum, nämlich Konsumverzicht. Dieser wird letztend-

lich den Verbrauchern zusätzlich auferlegt, wenn global und regional erhebliche Investitionen rund um den Klimaschutz zu tätigen sind. Zur Sicherung der von der Bundesregierung angestrebten Akzeptanz wäre dieser Hinweis angebracht und nicht nur tautologisch zu erklären, dass starke Schultern mehr zu tragen hätten als schwache.

Bereits jetzt ist in der Mobilitäts- und Wohnungswirtschaft absehbar - beispielweise bei den technisch-physikalisch bedingten Gestehungskosten von synthetischen Kraftstoffen oder bei der Gebäudesanierung - dass Bürger mit höherem Einkommen eher in der Lage sein werden, Klimaschutzmaßnahmen mit kostspieligen Innovationen im Verkehr und der Wohnungswirtschaft zu tragen. „Normalverdiener“ sind dazu nur äußerst beschränkt in der Lage. Gerade die Erfahrungen aus der Energiewende auf dem Strommarkt, die der Klimaschutzplan konkret erwähnt, haben die Politik mehrfach zu korrigierenden Eingriffen gezwungen, um die Bezahlbarkeit der verfolgten Wendestrategie zu sichern. Strompreisbremse und auch die Mietpreisbremse zeigen nur beschränkte Wirkungen. Die Preise für Strom und Wohnen klettern rasant weiter, weil die volkswirtschaftlichen Kosten von Kapazitätserweiterungen bzw. des „Umbaus der Anlagen“ nicht ohne Folgen für die Marktpreise bleiben.

Aus alledem ist die „nicht komfortable“ Erkenntnis abzuleiten, dass die volkswirtschaftlichen Kosten der jeweils veranlassten Maßnahmen den Handlungsspielraum der Politik bestimmen. Eine Überlastung von Wirtschaft und Verbrauchern wirkt sich unweigerlich kontraproduktiv auf die wohlstandserhaltende Umsetzung politischer Ziele aus. Dieser Zusammenhang gilt auch für die vorgestellten Klimaschutzpläne. So sieht der Maßnahmenkatalog zum Klimaschutzplan im Mobilitätssektor umfangreiche Kostensteigerungen und Investitionsanforderungen vor. Ein Großteil der Maßnahmen lässt sich nicht über gegenläufige,

selbsttragende Effekte finanzieren. Nach heutigen Kostenmaßstäben ergeben sich z. B. CO₂-Vermeidungskosten über mehrere hundert Euro pro Tonne CO₂ für Gas- und Hybridfahrzeuge im Güterverkehr. Selbst wenn sich Kostendegressionseffekte noch einstellen sollten, wird die Marktfähigkeit dieser Produkte davon abhängig sein, dass Dauersubventionen gezahlt werden oder „konventionelle“ Mobilitätskonzepte durch Abgaben und Steuern auf das Kostenniveau der „neuen“ emissionsärmeren Technologien gebracht werden. Beide Wege belasten den Bürger entweder als Steuerzahler und/oder Verbraucher.

Schwerpunktmäßig sind aus Sicht des Verkehrs- und Mobilitätssektors folgende Anmerkungen zum Klimaschutzplan zu treffen:

2. Ausstieg aus fossilen Energieträgern

Die Ziele im Klimaschutzplan für das Jahr 2050 und auch bereits für 2030 lassen keinen Zweifel daran, dass für den Verkehrsbereich ein schneller und vor allen Dingen durchgreifender Ausstieg aus fossilen Energieträgern bewältigt werden soll. Gleichwohl fehlt es in Bezug auf die dafür vorgesehenen Maßnahmen an verlässlichen Kostenschätzungen und auch „Preisschildern“ bei der Zielverfolgung.

Wie der Klimaschutzplan und auch der dazugehörige Maßnahmenkatalog deutlich machen, soll der Ausstieg aus fossilen Energieträgern über zwei Wege erreicht werden. Dazu gehört einerseits die **Steigerung der Effizienz** aller Verkehrsträger und der eingesetzten Verkehrsmittel sowie die Umstellung auf **strombasierte Antriebe und Kraftstoffe**. Dafür soll ein technologieoffener Weg beschritten werden.

Auch wenn diese Technologieoffenheit nützlich erscheint, sind dennoch deren Nachteile zu bewerten. Die direkte Einspeisung von regenerativ gewonnenem Strom in Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb hat gegenüber der Umwandlung von Strom in gasförmige und flüssige Kraftstoffe erhebliche Effizienzvorteile. Der Energiegehalt eines Liters Dieseldieselkraftstoffs entspricht in etwa 10 kWh elektrischer Energie. Sofern diese Leistung direkt für Traktionsenergie eingespeist werden kann, ergeben sich kaum **Wirkungsgradverluste**. Dagegen führt die Umwandlung von Strom zu gasförmigen oder flüssigen Kraftstoffen zu erheblichen Wirkungsgradverlusten, die technisch-physikalisch begründet und nicht veränderbar sind. Als „Richtgröße“ muss angenommen werden, dass flüssige Kraftstoffe das Drei- bis Vierfache an regenerativ gewonnenem Strom gegenüber der direkten Stromspeisung und -verwendung erforderlich machen.

3. Strombasierte Mobilitätswirtschaft

Über technisch-physikalische Gesetzmäßigkeiten ergibt sich für die strombasierte Mobilitätswirtschaft allerdings mehr als nur ein Effizienz- und Kostenproblem. Angesichts der „Herstellungskosten“ für regenerativ gewonnenen Strom - derzeit bei ca. 15 Cent pro kWh (Windenergie) - ergeben sich pro Liter Dieseldieselkraftstoff primäre Stromkosten von 4,5-6 Euro pro Liter Dieseldieselkraftstoffäquivalent. Hinzu kommen die notwendigen Kosten für Aufbau und Betrieb der Erzeugungsanlagen sowie den Vertrieb der Kraftstoffe.

Selbst wenn es gelingen sollte, durch effizienzsteigernde Maßnahmen den Kraftstoffverbrauch pro Beförderungseinheit oder Person zu senken, ergeben sich gegenüber dem Status Quo erhebliche Verteuerungen der Mobilität, die im Rahmen der wirtschaftlichen und sozialen Strategie durch begleitende Maßnahmen gedämpft werden müssten.

Es wäre demzufolge fatal, der Bevölkerung den Eindruck zu vermitteln, gestiegene Mobilitätskosten könnten aus der Staatskasse, die ohnehin unter den schwindenden Einnahmen aus Mineralölsteuern leiden dürfte, kompensiert werden. Da aufgrund des Alterungsprozesses in der Gesellschaft die Kosten für Soziales und Gesundheit steigen und auch im Bereich Wohnen Zusatzinvestitionen über mehrere „Billionen“ bis 2050 entstehen, bleibt kaum Raum für die Gegenfinanzierung der Klimaschutzkosten im Verkehr. Zudem sieht sich der Staat wachsenden Anforderungen in den Bereichen Bildung und Wissenschaft sowie der Standortsicherung gegenüber.

Ebenso wichtig bei der Schaffung einer strombasierten Mobilitätswirtschaft ist die Feststellung, dass in früheren Klimaschutzszenarien, die noch keine „Elektrifizierung“ des Personen- und Güterverkehrs beinhalteten, bereits Stromimporte eingeplant wurden. Bisher ist in der öffentlichen Diskussion noch nicht zum Ausdruck gebracht worden, dass die Elektrifizierung weiterer Bereiche mit den (maximalen) Ausbaupotenzialen regenerativer Energien in Deutschland nicht einhergeht. Sollte bis 2030 ein größerer Teil des Mobilitätssektors auf strombasierte Kraftstoffe oder direkt stromgetriebene Fahrzeuge umgestellt werden, müsste die Importquote für Strom deutlich erhöht werden. In einem im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten Gutachten zum Klimaschutzbeitrag des Verkehrs wurde festgestellt, dass sich bei Einbeziehung des Mobilitätssektors gegenüber früheren Szenarien der Stromverbrauch nahezu verdoppeln würde und sich damit vollständig importabhängig darstellt. Zudem geht diese Prognose davon aus, dass möglichst viel des regenerativ gewonnenen Stroms unmittelbar, ohne umwandelnde chemisch-physikalische Prozesse zur Kraftstoffproduktion Verwendung findet. Die Herstellung von gasförmigen und flüssigen Kraftstoffen würde den Stromimportbedarf aufgrund der hohen Wirkungsgradverluste im Herstellungsprozess nochmals verdoppeln bis verdreifachen.

4. Alternative Antriebe

Angesichts der hohen alternativen Kraftstoffkosten sieht der BGL bei der Umstellung des Verkehrssektors auf Antriebstechniken mit direktem Stromeinsatz langfristig die realistischsten Umsetzungschancen. Dies setzt allerdings die Ausstattung der Hauptverkehrswege im Güterverkehr mit Oberleitungen voraus. Gegenüber flüssigen, strombasierten Kraftstoffen kann bei intelligenten, digital vernetzten Versorgungs- und Antriebssystemen der Energieverbrauch im Straßengüterverkehr deutlich gesenkt werden, ohne dass die Mobilitätskosten „explodieren“. Insoweit ist trotz technologieoffener Ansätze zu prüfen, in welchem Umfang regenerativer Strom jeweils bis 2030 und 2050 aus nationalen Quellen oder auch aus Importquellen zur Verfügung steht. **Dieses Potenzial wird darüber entscheiden, ob der Weg hin zu flüssigen Kraftstoffen aus Gründen der Wirkungsgradverluste des einzusetzenden Stroms überhaupt darstellbar ist.** Da die Klimaschutzstrategien global verfolgt werden müssen, dürften regenerative Stromquellen knapp bleiben, es sei denn, einzelne Länder setzen auf den Ausbau der Atomenergie. Ob und inwieweit eine derartige Perspektive in die Klimaschutzstrategie der Weltgemeinschaft bzw. der Bundesrepublik Deutschland einzupassen ist, soll in dieser Stellungnahme nicht näher beleuchtet werden. Letztendlich ist damit eine politische Frage verknüpft.

5. Verlagerungs- und Vermeidungsstrategien

In plakativen Darlegungen - auch im Maßnahmenkatalog des Klimaschutzplans - wird häufig vorgetragen, durch umfangreiche Verlagerungs- und Vermeidungsstrategien könne der Straßenneubau und -ausbau zurückgeführt und der Verkehr zu namhaften Teilen auf die

Schiene verlagert werden. Ein Gutachten des Umweltbundesamtes zum Klimaschutzbeitrags des Verkehrs hat sich mit der Frage der Vermeidung oder Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene befasst und kommt zu folgendem Ergebnis:

„Im Klimaschutzszenario wird somit nur eine geringe Wirkung beim Vermeiden erzielt, da die Gesamtnachfrage abhängig ist von der Annahme der Bevölkerungsentwicklung und der weiteren Entwicklung der Wirtschaft sowie ihrer Einbindung in die globalen Produktionsprozesse. Diese sind als unverändert gegenüber dem Referenzszenario angenommen“.

Soweit das Gutachten vermiedene Verkehre zugrunde legt, basieren diese auf Effizienzsteigerungen, die für alle Verkehrsträger, vor allem aber auch für den Straßengüterverkehr, noch gesehen werden. Selbst der Lang-Lkw erscheint darin kein „Tabuthema“ zu sein.

In Bezug auf den Modal-Split-Anteil und die Verlagerung von Verkehr kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass sich der Modal-Split-Anteil der Schiene bei einem anspruchsvollen Klimaschutzszenario verdoppeln könnte. Dies bedeutet demnach, dass erst im Jahr 2050 der Modal-Split-Anteil der Schiene einen 30%-Anteil erreicht. Für Straßengüterverkehre wird in diesem Szenario ein Rückgang der Transportleistung gegenüber dem Referenzszenario um 21% prognostiziert. Absolut bedeutet dieser relative Rückgang dennoch einen starken Anstieg der Beförderungsleistungen auf der Straße, der sich aus der Entwicklung der Wirtschaft ergibt. Demzufolge würde der Modal-Split-Anteil im Straßengüterverkehr von gut 70% auf 60% fallen. Damit wäre der Straßengüterverkehr immer noch doppelt so stark wie der Schienenverkehr. Bedeutend ist in diesem Zusammenhang,

dass dieses Ziel, das vielen nicht ambitioniert genug erscheint, nach Meinung der Gutachter, nur unter folgender Voraussetzung zu erreichen ist.

„Diese Verlagerung stellt dabei eine maximale Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials da und ist ohne eine entsprechende Erweiterung der Kapazitäten (Trassen, Knoten, Umschlag) gegenüber dem heute bestehenden Netz nicht erreichbar. Mit dieser Verlagerung wird der bestehende Trend, das Hinzugewinnen von gut zwei Prozentpunkten am aufkommensbezogenen Modal-Split in der letzten Dekade, deutlich verstärkt.“

Dieses nüchterne Fazit der Gutachter gilt es gegenüber heute noch verbreiteten Wunschszenarien zur Kenntnis zu nehmen.

Bedeutungsvoll für den Klimaschutz ist in diesem Zusammenhang das Etappenziel bis 2030. Bis zu diesem Zeitpunkt soll der Schienengüterverkehr auf 23 - 25 Prozentpunkte am Modal-Split gesteigert werden. Bei diesen Berechnungen ist allerdings außer Acht geblieben, dass völlig offen ist, wie bis zu diesem Zeitpunkt die vorhandenen Kapazitätsengpässe auf den Schienenmagistralen beseitigt werden können. Lange Planungs- und Bauzeiten scheinen dieses Vorhaben zur „Mission Impossible“ werden zu lassen.

Hinzu kommt, dass die Schiene bei Massengutverkehren aus Klimaschutzgründen in bedeutendem Umfang an Nachfrage verlieren muss. So soll die Kohleverstromung bis 2030 gänzlich überwunden sein. Da gerade Montangüter eine Domäne des Schienenverkehrs sind, würde bei Erreichen des Etappenziels für die fossile Stromerzeugung ein Großteil der Schienenverkehrsleistung in diesem Segment entfallen. Den für diese Verkehrsart

typischen hohen Zuggewichten stünden bei einer kompensatorischen Verkehrsverlagerung von bisher Lkw-affinen Güterarten nur noch deutlich niedrigere Zuggewichte im kombinierten Verkehr von lediglich 700 bis 800 Nettotonnen gegenüber. Dies bedeutet, dass für das Erzielen der gleichen Verkehrsleistung eines Kohlezugs (2100 Nettotonnen) ca. 3 Kombizüge in Einsatz gebracht werden müssten. Da auf der Schiene weniger Tonnagebeschränkungen, sondern die Knappheit an Trassenslots herrschen, muss davon ausgegangen werden, dass das im Klimaschutzplan für 2030 vorgesehene Ziel überambitioniert ist.

Dies gilt auch in Bezug auf das CO₂-Minderungsszenario, dessen Berechnung auf den Annahmen des Kyoto-Protokolls beruht. Zusätzliche Schienenverkehrsleistungen, die mit elektrischer Energie erbracht werden, belasten in den CO₂-Bilanzen nicht den Verkehrs-, sondern den Energiesektor. Dabei entstehende CO₂-Emissionen sind gemäß dem Energiemix des Energiesektors zu berechnen. Der Schienenverkehr geht durch diese „Konvention“ des Kyoto-Protokolls in die Statistik als „emissionsfreier“ Verkehr ein. Tatsächlich sind jedoch die zusätzlichen Treibhausgasemissionen, nach dem sogenannten TREMOD-Modell berechnet, keineswegs „klimaneutral“.

6. Verteuerung des Verkehrs

Gemäß den Vorgaben des Klimaschutzplans sollen Anreizeffekte durch eine „aufkommensneutrale“ Umgestaltung von Steuern und Abgaben erreicht werden. Der mit dem Klimaschutzplan eng verknüpfte Maßnahmenkatalog hält indes ganz andere Vorhaben für Bürger und Verbraucher bereit. Konkret sieht der Maßnahmenkatalog vor, dass die Abgaben des Verkehrsbereichs durch die Anlastung externer Kosten deutlich erhöht werden, um damit die benötigten großen Investitionsvorhaben gegenzufinanzieren. Konkret sieht

der Maßnahmenkatalog bereits kurzfristig die Erhöhung der Lkw-Maut um 6-7 Milliarden Euro jährlich vor. Gleichzeitig soll eine Differenzierung der Trassenpreise ebenfalls zu einem höheren Kostendeckungsgrad führen. Durch die Ausweitung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes mit der DB AG, die steuerfinanziert ist und damit auch die Bürger trifft, sollen weitere Mittel aufgebracht werden.

Die im Maßnahmenkatalog genannte Zahl von 11 Milliarden Euro für Schieneninvestitionen, mit denen eine Verdoppelung der Schienenverkehrsleistung möglich gemacht werden soll, steht in eindeutigen Widerspruch zu gutachterlichen Berechnungen im Schienenwegeausbaugesetz. Dort wird mit einem Ausbaubedarf von 26 Milliarden Euro bis 2025 gerechnet. Nach den gutachterlichen Berechnungen könnten damit 2% der Lkw- und 0,2% der Pkw-Emissionen, das sind rund 0,7 Millionen Tonnen CO₂, eingespart werden.

Ähnlich differenziert sind zusätzlich Investitionen in Kombi-Umschlaganlagen zu bewerten. Ohne zusätzliche Trassenkapazitäten können zusätzliche Umschlagkapazitäten nicht zur Verkehrsverlagerung beitragen. Im Übrigen zeigt die „Überförderung“ einiger Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr, dass sich diese Anlagen gegenseitig „kanibalisieren“ können. Wird der räumliche Abstand zwischen kombinierten Binnenschiffs- und Bahnterminals zu eng gewählt, vermindert sich die jeweilige Umschlagmenge der betroffenen Anlage auf ein Maß, das nicht mehr den Einsatz von Ganz- oder Halbzügen für bestimmte Verkehrsrelationen zulässt. Der eigentliche Vorteil des kombinierten Verkehrs, sowohl in ökonomischer als auch ökologischer Hinsicht, wird dann in Bezug auf die CO₂-Bilanz verfehlt.

7. Fiskalische Belastungen

Im Klimaschutzplan der Bundesregierung wird betont, die gewünschte Verkehrsverlagerung und Verkehrslenkung könne durch eine aufkommensneutrale Veränderung der Abgaben und Steuern unterstützt werden. Allerdings geht der vom BMUB vorgelegte Maßnahmenplan um einiges weiter. Danach sind umfassende Steuererhöhungen auf fossile Kraftstoffe, eine Reform des Emissionshandels, höhere Energiesteuern, eine Aufhebung von Ausnahmen bei der Energiesteuer und eine Umstellung der Energiesteuer bei Kraftstoffen nach dem Energieäquivalenzprinzip Teil der Planungen. In Bezug auf die Besteuerung von Dieselkraftstoff würde sich „aus dem Stande heraus“ eine Erhöhung der Steuerbelastung von gut 70 % ergeben. Da zusätzlich die Internalisierung externer Kosten in erheblichem Ausmaß angeregt wird, sollte im Klimaschutzplan Klarheit dazu hergestellt werden, inwieweit eine aufkommensneutrale „Änderung des Steuer- und Abgabensystems“ tatsächlich beabsichtigt ist, und der „Normalbürger“ nicht über Kaufkraftentzug zum Konsumverzicht gezwungen wird.

8. Bürgerbeteiligung

Das BMUB verweist sowohl im Klimaschutzplan als auch im vorgelegten Maßnahmenkatalog auf eine breite Bürgerbeteiligung. Diese ist für den BGL in keinem Punkt nachvollziehbar. Der gesamte Prozess der Bürgerbeteiligung bleibt intransparent. Am Dialogprozess wurden folgende Gruppen beteiligt:

Bund-Länderforum

Kommunenforum

Verbändeforum

Parallellaufende Bürgerbeteiligungsprozesse

Empfehlungen Delegiertengremium

Auf welche Weise die beteiligten Gruppen repräsentativ für „eine breite Bevölkerung“ ausgewählt wurden, darüber gibt es keine nachvollziehbare Beschreibung. Lediglich in Bezug auf die personelle Vertretung der Gebietskörperschaften als politische Instanzen herrscht Klarheit. Für die restlichen Gruppen sollte der Begriff „repräsentative Bürgerbeteiligung“ nur dann gewählt werden dürfen, wenn eine faire und vor allem repräsentative Auswahl nachgewiesen ist. Tatsächlich wurde die Auswahl der befragten Bürger einem Beratergremium überlassen. In 5 parallelen Bürgerdialogen, die in Hamburg, Leipzig, Essen, Frankfurt am Main und Nürnberg stattfanden, wurden in einem Delegiertengremium Maßnahmvorschläge verabschiedet. Dafür wurden von den 472 beteiligten Bürgerinnen und Bürgern 12 Teilnehmer ausgelost, auf die 77 Maßnahmen zurückgehen sollen.

Angesichts der ausgewählten Regionen und den nicht näher erläuterten „Teilnehmerstichproben“ muss davon ausgegangen werden, dass die Bürgerbeteiligung wissenschaftlich nicht repräsentativ erfolgte und deshalb keineswegs als breite Zustimmung zu den erarbeiteten Maßnahmen gewertet werden kann. Außerdem liegt es nahe, dass Bürger, die in Metropolregionen leben, eine andere Einschätzung zur Bedeutung von Verkehrsverlagerungen auf den öffentlichen Personennahverkehr, den Radverkehr und auch das Fußgängertum haben als beispielsweise Menschen, die in ländlichen Regionen oder entfernt von den Kernstädten leben, lange Fahrten zum Arbeitsplatz hinnehmen müssen und auch auf nicht absehbare Zeit auf das Auto angewiesen bleiben. Diese Bevölkerungskreise reagieren höchst sensibel auf die Verteuerung von Verkehrsangeboten und die damit verbunde-

nen Einschränkungen der persönlichen Lebensqualität und Kaufkraft. Im Übrigen muss der Verweis auf das Fahrrad bzw. den regionalen Fußgängerverkehr, der den Modal-Split-Anteil um mehrere Prozentpunkte in diesen Verkehrsarten erhöhen soll, mit Skepsis betrachtet werden. Die Zeithorizonte 2030 – 2050 müssen den hohen Anteil der Bevölkerung in Betracht ziehen, der bis dahin über 65 Jahre und älter sein wird. Gerade im ländlichen Raum aber auch im innerstädtischen Verkehr brauchen diese Menschen andere Mobilitätsangebote als das Fahrrad oder den Fußmarsch.

Ähnliche Überlegungen gelten auch für den Güterverkehr im städtischen Bereich, der unter Klimaschutzaspekten teilweise mit Lastenfahrrädern und Pedelecs abgewickelt werden soll. Bei der Bewertung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit dieser Verkehre ist zu beachten, wie sich die Produktivität im Logistiksektor dadurch ändert. Durch das Zurückdrängen des motorisierten Verkehrs könnte sich in der Zustelleistung die Produktivität der Beschäftigten bedeutend verringern. Angesichts des Fachkräftemangels und des zunehmenden Anteiles versorgungsbedürftiger Menschen in Deutschland muss in diesem Bereich durch intelligente und automatisierte Systeme jedoch die Produktivität und Bezahlbarkeit der Dienste gewährleistet bleiben. Das Vertrauen auf „Muskelkraft“, auch wenn Pedelecs zur Unterstützung angedacht sind, lässt aus heutiger Sicht keine Lösung des Dilemmas erkennen.

Frankfurt am Main, den 27.09.2016