

Emissionsarme Mobilität

Factsheet Büro MEP Karoline Graswander-Hainz



I. Ausgangslage

Im Weißbuch Verkehr aus dem 2011 hat die EU-Kommission ihre grundlegenden Ziele für die Verkehrspolitik der Europäischen Union festgelegt: Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sollen bis 2050 um 60 Prozent sinken (Vergleichswerte von 1990).

Realität ist derzeit aber der gegenteilige Trend. Während alle anderen Sektoren es geschafft haben ihre Emissionen zum Vergleichswert von 1990 zu reduzieren, liegen die Emissionen im Verkehrssektor im Jahr 2014 20 Prozent über dem Vergleichswert. Der Verkehr verursacht ein Viertel der gesamten Treibhausgas-Emissionen in Europa und belegt Platz 2 hinter der Energieindustrie.

Die Trendwende zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem ist heute die größte Herausforderung für die europäische Verkehrspolitik. Ein Blick auf Wirtschaftswachstum und Verkehrsaufkommen zeigt einen direkten Zusammenhang - stetiges Wirtschaftswachstum bedeutet bisher auch immer Wachstum des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen gesellschaftlichen Folgekosten (bspw. Verkehrsunfälle, Klimawandel, Lärm, Staus, Umweltschäden, Luftverschmutzung etc.).

(Europäische) Verkehrspolitik muss das Ziel verfolgen, den freien Waren- und Personenverkehr zu sichern und die negativen Folgen des Verkehrs abzufedern. Das bedeutet:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit umweltfreundlicher Verkehrsträger
- Schaffung integrierter Transportketten unter Nutzung verschiedener Verkehrsträger (lange Strecken auf Schiene und Wasser, Verteilverkehr auf die Straße)
- gerechte Anlastung externer Kosten um Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern fairer zu machen

II. Hard Facts

Die EU-Kommission hat zur Reduktion der Treibhausgasemission eine umfassende Strategie für eine emissionsarme Mobilität vorgestellt. Die drei großen Hauptansatzpunkte sind:

1. **Effizientere Verkehrssysteme**
2. **Förderung emissionsarmer, alternativer Energieträger**
3. **Emissionsarme und -freie Fahrzeuge**

Effizienteres Verkehrssystem – Optimierung des Verkehrssystems und Erhöhung seiner Effizienz:

- Durch digitale Technologien kann der Verkehr sicherer, effizienter und stärker gestaltet werden. Die Einführung intelligenter Verkehrssysteme für alle Verkehrsträger muss daher zu einem zentralen Aspekt beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden.
- Fairer Wettbewerb zwischen Straße, Schiene, Schiff und Flugzeug bedeutet Anreize für nachhaltigere Verkehrsleistungen, für die Nutzung emissionsarmer Energie und zur zügigeren Erneuerung des Fahrzeugbestands zu setzen.

- Multimodalität: Verlagerung auf emissionsärmere Verkehrsträger wie Binnenschifffahrt, Kurzstreckenseeverkehr und Eisenbahn.

Förderung emissionsarmer, alternativer Energieträger:

- In Bezug auf den Energiebedarf hängt der Verkehrssektor in der EU noch immer zu etwa 94 % vom Erdöl ab, was ein wesentlich höherer Anteil ist als in anderen Branchen und den Sektor überaus importabhängig macht. Industriepolitisch sinnvoll begleitet bietet das Europa die Chance, bei neuen Produkten, z. B. fortschrittlichen Biokraftstoffen, bei der Produktion von Fahrzeugakkus eine Führungsrolle einzunehmen.
- Aus Nahrungsmittelpflanzen hergestellte Biokraftstoffe sollen nach 2020 nicht mehr öffentlich gefördert werden, sie sollen durch fortschrittlichere Biokraftstoffe ersetzt werden.
- Fortschrittliche Biokraftstoffe werden mittelfristig für den Luftverkehr sowie für Lkw und Kraftomnibusse besonders wichtig sein.
- Eine Herausforderung wird darin bestehen, dass alternative Kraftstoffe sowie Strom ein eigenes Infrastrukturnetz erfordern. Es benötigt dafür flächendeckende Lade-/Betankungs- und Wartungsinfrastruktur sowie gemeinsame Binnenmarktstandards.
- Die EU muss prüfen, inwieweit die bestehenden Finanzierungsinstrumente angepasst werden müssen, um länderübergreifende Investitionsvorhaben zur Errichtung von Infrastruktur für Ladestationen und alternative Kraftstoffe zu fördern.

Emissionsarme und -freie Fahrzeuge:

- Entwicklung eines weltweiten Prüfverfahrens (WLTP), das realistischere und genauere Werte der CO₂-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs liefern soll. Neue, Strenge Abgas- und Verbrauchsnormen für Pkw und Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020.
- Die Vorteile von Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen müssen stärker in das Bewusstsein potenzieller KundInnen gerückt werden, gleichzeitig muss die notwendige Infrastruktur ausgebaut werden, und Autos günstiger und leistungsstärker.
- Steuerliche Instrumente: Subventionierung einzelner fossiler Brennstoffe überdenken, Steuererleichterungen für Firmenwagen (gerade im Bereich Firmenwagen könnten emissionsarme Fahrzeuge viel bewirken - aufgrund von großem Fahrzeugbestand und rascher Erneuerungsrate).

III. Unsere Ziele

- Als SPÖ-Delegation im Europäischen Parlament sehen wir vor allem in einem kostengünstigen, effizienten und gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem den Schlüssel für eine nachhaltige Mobilität für alle Menschen
- Wir stehen für strenge und klare Emissionsvorgaben für PKW und Nutzfahrzeuge sowie ein starkes politisches Mandat für niedrig- und null- Emissionsantriebe und den Ausbau der notwendigen Infrastruktur
- Wir bekennen uns zu einer einheitlichen Kostenwahrheit im Verkehr, damit die Kosten für die Wahl des Verkehrsmittels auch die tatsächlich verursachten gesellschaftlichen Kosten abbilden und nachhaltigere Verkehrsmittel eine Chance im Wettbewerb haben.
- Fokus auf urbane Mobilität: Luftverschmutzung als zentrales Problem; Vergleichsweise kurze Wege im urbanen Bereich eröffnen Chancen für innovative Mobilitätslösungen