

AKTUELL

Abfall, Chemie & Emissionen	8
Klima & Energie	10
Konsum, Gesundheit & Verbraucherschutz	14
Landwirtschaft & Gentechnik	15
Naturschutz & Biodiversität	16
Tierschutz & Ethik	18
Umweltpolitik & Umweltrecht	19
Verkehr & Tourismus	21
Wasser & Meere	22
Wirtschaft & Ressourcen	24

VERBÄNDE



DNR intern	26
Aus den Verbänden	26
Ehrenamt	27
Preise & Ausschreibungen	28
Impressum	28

ökopädNEWS

ANU-Informationsdienst Umweltbildung 29
Schwerpunkt: Schule & Kommune

THEMEN DES MONATS

Klimaschutz im Verkehr

Nicht der ganz große Wurf

Verkehrskommission empfiehlt Maßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes

Seite 2

Ressourcenpolitik

Ökodesign gibt richtige Richtung vor

Neue Regeln sind ein Anfang, aber die notwendige Rohstoffwende ist noch nicht in Sicht

Seite 4

Düngerecht

Was zu viel ist, ist zu viel

Mit dem Feilschen um Grenzwerte ist dem Grundwasser und den Gewässern nicht geholfen

Seite 6

Interview: Dr. Fabian Joas zur treibhausgasneutralen Industrie

„Ein Instrument allein reicht nicht“

Seite 11

Klimaschutz im Verkehr

Nicht der ganz große Wurf

Verkehrskommission empfiehlt Maßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes

Die Arbeitsgruppe Klimaschutz als Teil der Verkehrskommission hat Ende März ihren Zwischenbericht vorgelegt. Die gute Nachricht: Die deutschen Klimaziele 2030 für den Verkehr sind noch erreichbar. Zwar sind die Empfehlungen der ExpertInnen ein guter Ansatz, aber es kommt jetzt darauf an, die Maßnahmen zügig umzusetzen. Ob das mit einem Bundesverkehrsminister gelingt, der die Verhandlungen der Arbeitsgruppe massiv torpedierte, ist fraglich. ■ VON DANIEL RIEGER, NABU

Am 29. März dieses Jahres verabschiedete der Lenkungskreis der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) den lang erwarteten Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1, die sich mit dem Thema Klimaschutz im Verkehr befasste. Eigentlich ist die AG 1 nur eine von insgesamt sechs Arbeitsgruppen der sogenannten Verkehrskommission. Weitere Themenfelder, die von den verschiedenen Arbeitsgruppen bearbeitet werden, beziehen sich etwa auf die Auswirkungen der Transformation auf die Beschäftigten der Automobilindustrie, Digitalisierung oder die Sektorkopplung. In der öffentlichen Wahrnehmung und Debatte jedoch wurde die Arbeitsgruppe zum Klimaschutz oftmals synonym mit der NPM oder auch der Verkehrskommission verwendet. Diese im Grunde zu kurz gegriffene Bedeutungsüberhöhung hat seinen Ursprung in der im Koalitionsvertrag verankerten „Kommission zur Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“, die unter Einbeziehung von Akteuren aus den Bereichen Umwelt, Industrie, Gewerkschaften und Regionen einen Fahrplan zur umfassenden Umgestaltung unseres Verkehrssystems erarbeiten sollte. Der Naturschutzbund (NABU) war neben dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Allianz pro Schiene und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) auf Seite der Zivilgesellschaft an den Verhandlungen beteiligt.

Klare Zielvorgabe: Runter mit dem Treibhausgasausstoß im Verkehr

Dass hierbei insbesondere die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und konkreter

die sektorspezifischen Klimaschutzziele Deutschlands zur maßgeblichen Richtschnur des Erfolgs der Verkehrskommission erkoren wurden, erscheint vor dem Hintergrund einer notwendigen Treibhausgasminderung um 42 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 1990 überfällig. Das für 2019 avisierte Klimaschutzgesetz der Großen Koalition ist dabei zugleich übergeordneter Prozess und Taktgeber für konkrete Konzepte der einzelnen Sektoren – so auch für den Verkehrssektor. Selbstverständlich ist es auch richtig, die sozialen Auswirkungen hinsichtlich der Kostenentwicklung im Bereich der Alltagsmobilität sowie im Kontext veränderter Wertschöpfungsketten insbesondere im Automobilbereich in den Blick zu nehmen und von Anfang an konsequent im Sinne eines unvermeidlichen Strukturwandels zu gestalten. Denn dass sich im globalen Umfeld längst wesentliche Akteure vom Verbrennungsmotor verabschieden und emissionsfreie Fahrzeuge immer gefragter werden, lässt sich nicht ignorieren. Daher ist die Arbeit der Verkehrskommission auch von erheblicher industriepolitischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland – im Übrigen weit mehr, als es die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, kurz: Kohlekommission, je war.

Einmischungen des Bundesverkehrsministers bremsen

Um anderslautenden Gerüchten vorzubeugen: Die Arbeitsatmosphäre innerhalb der Expertengruppe muss als respektvoll und verbindlich beschrieben werden. Der Großteil der TeilnehmerInnen fühlte sich

auch am Tag der entscheidenden Sitzung am 25. März dem Arbeitsauftrag der Bundesregierung verpflichtet, ein umfassendes Maßnahmenpaket zu schnüren, das die geforderten CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor ermöglichen würde. Allerdings hatten zu diesem Zeitpunkt bereits diverse öffentliche Einlassungen von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) einzelne Maßnahmen diskreditiert. Darunter befinden sich solche Maßnahmen, die entweder ein erhebliches CO₂-Minderungspotenzial aufweisen, zum Beispiel eine Erhöhung der Energiesteuer auf fossile Kraftstoffe, oder die zum Nulltarif zu haben sind und mit weiteren, positiven volkswirtschaftlichen Effekten einhergehen und von einer Mehrheit der Bevölkerung befürwortet werden. Hier ist die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf deutschen Autobahnen zu nennen. Stattdessen sollten doch bitte schön technologische Innovationen und vor allem die Digitalisierung die Sache richten. Dass das wissenschaftliche Begleitkonsortium hier nur vergleichsweise geringe CO₂-Einsparpotenziale ermitteln konnte, beeindruckte den Minister offenkundig nicht.

Für erhebliche Irritationen sorgte Verkehrsminister Scheuer dann aber insbesondere dadurch, dass er seiner eigenen Expertenkommission „jeden Menschenverstand“ absprach und damit das hochrangig besetzte Gremium auf unangemessene und unverständliche Art und Weise diffamierte. Im Ergebnis haben diese Interventionen die Arbeit der Verkehrskommission erheblich erschwert und letztlich jenen Kräften aus Wirtschaft und Automobilindustrie Auftrieb gegeben, die ein kaum kaschiertes „Weiter wie bisher“

proklamieren. Im Folgenden war bei den VertreterInnen der Wirtschaftsseite erkennbar der Druck vermindert, sich bei wesentlichen Streitfragen kompromissbereit zu zeigen, und so gelang am Ende zwar ein beachtlicher Fortschritt, nicht jedoch der ganz große Wurf. Das ExpertInnen-gremium verständigte sich einstimmig auf ein Maßnahmenpaket, das etwa zwei Drittel der nötigen Emissionseinsparungen liefern könnte. Insgesamt identifizierte die Arbeitsgruppe sechs zentrale Handlungsfelder. Zu nennen sind beispielsweise der Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität, der Ausbau von Fuß-, Fahrrad- und Schienenwegen sowie eine umfassende Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Ebenso empfiehlt die AG, den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt zu stärken. Zudem enthält der Bericht vage Ideen, wie die verbleibende Lücke für die Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrsbereich zu schließen sei – am prominentesten ist hier sicherlich der Vorschlag, einen CO₂-Preis zu prüfen. Die gute Nachricht lautet also: Die Klimaziele im Verkehr sind (noch) erreichbar!

Die schwierigsten politischen Entscheidungen stehen noch bevor

Doch machen wir uns keine Illusionen: Das letzte Drittel ist mit Abstand das schwerste Stück Wegstrecke. Hier verlassen wir den Bereich der rein staatlichen Anreize, finanziellen Förderungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen und begeben uns auf das Terrain der sogenannten „Push-Faktoren“. Diese bezeichnen Maßnahmen, die durch Preissignale, Beschränkungen oder anderweitige Nachteile Verhaltensänderungen erwirken sollen – damit wir Menschen am Ende auch tatsächlich auf die neu geschaffenen Angebote umsteigen. Erfreulich und zugleich bemerkenswert war und ist hier die spürbare Aufbruchsstimmung der AG-Mitglieder, die trotz ihrer heterogenen Hintergründe auf einen umfassenden Umbau unseres Mobilitätssystems drängen. Doch in erster Linie ist der Stimmungswechsel in der Bevölkerung bemerkenswert, die ebenfalls zunehmend

alternative Mobilitätsformen einfordert. Einzig die Blockadehaltung einflussreicher Teile der (Automobil-)Industrie im Verbund mit einer primär rückwärtsgerichteten Verkehrspolitik des zuständigen Ministers bremsen die potenzielle Dynamik dieses Politikfeldes.

Einen Gefallen hat sich Verkehrsminister Scheuer mit seinem Auftreten übrigens nicht getan. Schließlich ist es nun wieder an ihm, die geforderte CO₂-Einsparung im Verkehrssektor zu liefern. Denn mit der Einrichtung eines Klimakabinetts ist der sektorübergreifende Klimaschutz erstmals ganz oben auf der politischen Agenda angesiedelt und die Arbeitsweise des hochrangig besetzten Gremiums sieht vor, dass die jeweils zuständigen MinisterInnen entsprechende Konzepte zur Erreichung der beschlossenen Treibhausgas-minderungen für ihre Ressorts einbringen. Da zudem dem Bundesumweltministerium die Federführung obliegt, ist zunächst sichergestellt, dass der Verkehrsminister sich die Welt nicht mit Apps und Homeoffice-Tagen schönrechnen kann, sondern echte Strategien zur Effizienzsteigerung und Emissionsminderung liefern muss. Der NABU und weitere Umweltverbände werden jedenfalls sehr genau hinschauen, damit die Verkehrswende in Deutschland und Europa nicht zum Papiertiger verkommt.

- ▶ NPM: www.plattform-zukunft-mobilitaet.de
- ▶ Zwischenbericht der AG1 „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“: www.kurzlink.de/klimaschutz-verkehr

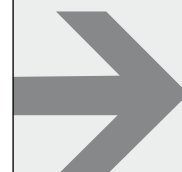
Daniel Rieger leitet den Bereich Verkehrspolitik beim NABU-Bundesverband und nahm als Mitglied der AG1 „Klimaschutz im Verkehr“ an den entscheidenden Verhandlungen der Verkehrskommission teil.

Kontakt:
Tel. +49 (0)30 / 284984-1927,
E-Mail:
daniel.rieger@nabu.de,
www.nabu.de



Nachhaltigkeit

A-Z



B wie Blickfelderweiterung

Am gesellschaftlichen Einsatz für Förderung, Schutz und Wiederherstellung von Gesundheit sind im städtischen Leben zahlreiche Akteure und Bereiche beteiligt. Während soziale Benachteiligung oft als wichtiger Faktor wahrgenommen wird, ist die Aufmerksamkeit für ökologische Aspekte bisher geringer. Nötig ist daher eine »Blickfelderweiterung« in Richtung Zukunftsvorsorge und Nachhaltigkeit. Dafür entwickeln die Autor(inn)en ein umfassendes Konzept Nachhaltiger StadtGesundheit als Erkenntnis- und Handlungsansatz.

R. Fehr, C. Hornberg (Hrsg.)
Stadt der Zukunft – Gesund und nachhaltig
Brückenbau zwischen Disziplinen und Sektoren
384 Seiten, broschiert, 35,- Euro,
ISBN 978-3-96238-074-8

Erhältlich im Buchhandel oder versandkostenfrei innerhalb Deutschlands bestellbar unter www.oekom.de. Auch als E-Book erhältlich.

 oekom

Die guten Seiten der Zukunft