
Memorandum zur Deutschen EU-Ratspräsidentschaft 2020 – Klimaschonende Mobilität in den Fokus rücken

Die Corona Pandemie erschüttert die ganze Welt. Menschen fürchten um ihre Gesundheit und ihre wirtschaftliche Existenz und sind in dieser Zeit nur eingeschränkt durch ein soziales Netz und direkten mitmenschlichen Kontakt gehalten. Massive Einbrüche der Wirtschaft zeichnen sich in ganz Europa ab. Dies stellt auch die europäische Gemeinschaft in vielen zentralen Politikbereichen vor große Herausforderungen.

Unter diesen Vorzeichen wird Deutschland in der zweiten Jahreshälfte die EU-Ratspräsidentschaft übernehmen. Die EU-Kommission betont mit dem „Green Deal“ die besondere Bedeutung einer intakten Umwelt als Voraussetzung für ein gesundes und gutes Leben für heutige und folgende Generationen. Die innerhalb der deutschen Ratspräsidentschaft zu treffenden Entscheidungen und anzustoßenden Prozesse sollten daher unter der Maßgabe erfolgen, die Zielsetzung des „Green Deal“ zu unterstützen und dessen Umsetzung voranzutreiben. Dies gilt auch für die verkehrspolitischen Fragen, die sowohl klima- als auch umweltpolitisch von hoher Relevanz sind. Es ist auch dann entscheidend, wenn Rahmenbedingungen definiert und Konjunkturpakete angeschoben werden, um die mit der Corona-Krise entstandene wirtschaftliche Herausforderung zu überwinden.

Klimawandel und Luftreinhaltung sind die zentralen umweltpolitischen Herausforderungen für uns und für zukünftige Generationen. Mit dem jüngst von der EU-Kommission veröffentlichten „Green Deal“ wird beabsichtigt, Klimaschutz zu einer zentralen Priorität der EU-Politik zu machen. Das Ziel ist, bis 2050 Klimaneutralität in der EU zu erreichen. Ebenso wird ein „Null-Schadstoff-Ziel“ für eine schadstofffreie Umwelt angestrebt. Die anstehende deutsche EU-Ratspräsidentschaft bietet die Gelegenheit, diese Dynamik in Gang zu setzen.

Der Verkehrssektor spielt bei beiden Zielsetzungen eine zentrale Rolle. Klimaneutralität kann in Europa und Deutschland bis 2050 nur erreicht werden, wenn der Verkehr vollständig dekarbonisiert wird. Der Verkehr steht aktuell für rund ein Viertel des gesamten Treibhausgasausstoßes in der EU und er ist der einzige Sektor, dessen CO₂-Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind – sowohl auf EU-Ebene als auch in Deutschland. Aktuelle Zahlen des Umweltbundesamtes belegen, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrs hierzulande im letzten Jahr sogar wieder angestiegen sind. EU-weit stammen 70 Prozent der verkehrlichen CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und der ökologische Verkehrsclub VCD fordern die Bundesregierung daher auf, Klimaschutz im Verkehr während der Ratspräsidentschaft zu einem zentralen Thema zu machen. Es bedarf einer umfassenden Verkehrswende, um den Klimawandel zu bekämpfen, die Luft sauberer zu machen sowie Verkehrstote und -verletzte gemäß der Vision Zero auf null zu reduzieren. Eine Verkehrswende ist aber auch eine einzigartige Gelegenheit für Europa, den Ausbau der erneuerbaren Energien zu forcieren, Arbeitsplätze zu schaffen und Innovationen voranzutreiben.

Daher sollten keine der angekündigten Fortschreibungen von Effizienz- und Emissionsminderungsvorgaben verschoben werden. Vielmehr sollte es sich die Ratspräsidentschaft zur Aufgabe machen, Konjunkturpakete zur Stärkung der Wirtschaft nach der Pandemie an den

bestehenden europäischen klima- und umweltpolitischen Vorgaben auszurichten. So kann sie in Verantwortung gegenüber kommenden Generationen die Transformation hin zu einer kohlenstofffreien Wirtschaft unterstützen und qualifizierte, zukunftsfähige Arbeitsplätze in der EU perspektivisch sichern.

Konkret stehen während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft die folgenden Themenbereiche und EU-Gesetzesinitiativen im Verkehrsbereich an, bei denen die Bundesregierung die Initiative ergreifen sollte.

EU-Klimaziel für 2030 anheben und Klimaneutralität deutlich vor 2050 sicherstellen

Unter dem deutschen Vorsitz bietet sich die Gelegenheit, ein Europäisches Klimagesetz zu verabschieden, um das EU-weite Ziel einer klimaneutralen Wirtschaft verbindlich zu verankern. Dieses muss klare Dekarbonisierungsziele für den gesamten Verkehrssektor beinhalten und somit auch den internationalen Luft- und Schiffsverkehr adressieren. Dazu sind verbindliche und kurzschrittige Zwischenziele ab 2025 zu definieren und ein robuster Mechanismus zum Nachsteuern festzulegen.

Die Europäische Kommission hat einen umfassenden Plan angekündigt, um die EU-Klimaziele für 2030 auf mindestens 50 bis zu 55 Prozent anzuheben. Die Klimaziele der EU müssen sich an einem Emissionsbudget ausrichten, das mit dem 1,5-Grad-Ziel kompatibel ist. Notwendig dafür ist eine Emissionsminderung von mindestens 65 Prozent bis 2030 und die Erreichung der Treibhausgasneutralität schon deutlich vor 2050.

Die Bundesregierung sollte diese Nachschärfung des 2030er-Klimaziels durch den Rat als oberste Priorität unter ihrer Präsidentschaft behandeln.

EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität

Die noch in diesem Jahr angekündigte EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität muss einen klaren und verbindlichen Pfad zur raschen und vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors aufzeigen. Neben den im weiteren aufgeführten Themen muss diese insbesondere auch die Förderung klimaschonender Verkehrsmittel im Fokus haben.

Emissionsfreie Antriebe forcieren

Der rasche Umstieg von fossilen Energieträgern auf emissionsfreie Antriebe ist eines der zentralen Instrumente, um sowohl die europäischen als auch die nationalen Klimaziele zu erreichen. Der direkten Stromnutzung ist dabei Vorrang einzuräumen. Die Förderung emissionsfreier Energien und Antriebe sollte ein Eckpfeiler der europäischen Klima- und Industriestrategie im Rahmen des „Green Deal“ sein. Die deutsche Präsidentschaft sollte daher die anstehenden Gesetzesinitiativen vorantreiben, um den industriellen Wandel beim Umstieg auf effiziente und emissionsfreie Antriebe zu unterstützen und zu beschleunigen.

Folgende Gesetzesinitiativen stehen hierbei im Fokus:

Revision der CO₂-Standards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die europäische CO₂-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist das zentrale und wirksamste Instrument, um das Angebot an effizienteren Fahrzeugmodellen auf dem EU-Markt zu erhöhen. Die Vorgaben für 2020 und 2021 sorgen bereits jetzt für einen sprunghaften Anstieg bei den Zulassungen neuer Elektrofahrzeuge in der EU.

Die EU-Kommission hat angekündigt, die CO₂-Regulierung bis 2021 einer Revision zu unterziehen. Den aktuell verlautbarten Forderungen der Hersteller und ihrer Verbände nach einer Verschiebung der Revision darf nicht nachgegeben werden. Deutschland sollte vielmehr die hierzu in Kürze startenden Beratungen aktiv vorantreiben. Angesichts der auf hohem Niveau stagnierenden Verkehrsemissionen ist es zwingend notwendig, durch eine geeignete Nachschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte die Trendwende zur Emissionsminderung im Verkehrssektor zu erreichen. CO₂-Grenzwerte müssen künftig auf den realen Emissionen basieren und Effizienzvorgaben müssen auch für elektrische Antriebe eingeführt werden. Statt prozentualer Minderungsziele schlagen BUND, DUH und VCD auf der Basis von realen Messungen einen CO₂-Grenzwert für 2030 von 35 bis 40 g/km vor. Dieser ebnet den Weg in Richtung 100 Prozent emissionsfreie Neuwagen.

Der Effizienzanzreiz der EU-CO₂-Standards darf nicht durch eine Anrechnung alternativer Kraftstoffe aufgeweicht werden. Auch die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Europäischen Emissionshandel wäre kontraproduktiv. Ambitioniertere CO₂-Standards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zählen zu den wirksamsten Mitteln zur CO₂-Einsparung im Straßenverkehr. Sie verpflichten gleichzeitig die Autohersteller dazu, Innovationen zu entwickeln und effizientere und sparsamere Fahrzeuge für die europäischen Verbraucher*innen bereitzustellen.

Überarbeitung der Richtlinie über die Infrastruktur alternativer Kraftstoffe: Verbesserung der Infrastruktur für emissionsfreie Pkw, Lieferwagen, Lastwagen und Schiffe

Mit der EU-Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe (AFID) wurde die Basis für den Markthochlauf alternativer Antriebe gelegt. Sie ist aber nicht kompatibel mit den neuen Vorgaben der CO₂-Regulierung der EU nach 2020 und könnte schon bald zu einem Hemmnis für den erwarteten Elektroauto-Massenmarkt werden. Mit der Revision der AFID sollte jeder Mitgliedstaat verbindliche Ziele für eine einheitliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos einführen, damit Kunden künftig EU-weit laden können, egal wo und wann. Die Überarbeitung der AFID bietet der Industrie – auch vor dem Hintergrund nationaler Ausbauziele – die Möglichkeit, einen europäischen Markt für E-Mobilität und Ladeinfrastruktur zu schaffen.

Sämtliche Infrastrukturziele für Erdgas (CNG und LNG) sollten hingegen nach 2025 auslaufen. Erdgas ist und bleibt ein fossiler Kraftstoff, dessen anhaltende Nutzung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors entgegensteht. Auch die Verfügbarkeit von nachhaltig erzeugtem Biomethan aus Reststoffen ist äußerst begrenzt. Zudem ist der Einsatz von Biogas in anderen Sektoren wie der Stromerzeugung oder dem Wärmemarkt wesentlich effizienter.

Für die Schifffahrt sollte in allen relevanten EU-Häfen die Landstromversorgung sowie die Infrastruktur für die Lagerung kohlenstofffreier Kraftstoffe (z. B. Wasserstoff) vorgeschrieben werden. Das derzeitige Mandat für die LNG-Infrastruktur in europäischen Häfen sollte eingestellt werden.

Einsatz nachhaltiger emissionsfreier Kraftstoffe im Flug- und Schiffverkehr

Flugzeuge und Schiffe sind auf absehbare Zeit nicht direkt elektrifizierbar. Um den Flug- und Schiffverkehr zu dekarbonisieren, braucht es andere Antriebslösungen. Während Kraftstoffe auf der Basis von Anbaubiomasse oder Reststoffen keine Lösung bieten, können Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß von Flugzeugen und Schiffen erheblich zu verringern. Dies gilt aber nur dann, wenn ausschließlich nachhaltige Kraftstoffe, erzeugt aus zusätzlich generierten erneuerbaren Energien, zum Einsatz kommen. Daher ist sicherzustellen, dass lediglich grüner Wasserstoff und mit CO₂ aus der Atmosphäre erzeugte strombasierte Kraftstoffe – sogenannte E-Fuels – eingesetzt werden. An die Wasserstoffproduktion sind strenge Kriterien zu knüpfen, die neben dem Einsatz zusätzlicher erneuerbarer Energie auch die Nachhaltigkeit in den Erzeugungsländern bezüglich Wasser- und Flächenverfügbarkeit sowie die Energieversorgung für die Bevölkerung vor Ort sicherstellen.

Der deutsche Vorsitz sollte die Initiative ergreifen, um auf europäischer Ebene den notwendigen Rahmen für eine verantwortungsvolle, effiziente und nachhaltige Wasserstoffproduktion für den Einsatz im Flug- und Schiffverkehr zu schaffen. Dies könnte beispielsweise durch eine entsprechende, verbindliche Beimischungsquote erfolgen.

Unter nachhaltigen Kriterien hergestellte synthetische Kraftstoffe wird es nur begrenzt geben. Darum ist es notwendig, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um angesichts des prognostizierten weiteren Wachstums im Flugverkehr die Verkehrsnachfrage zu verringern sowie die Effizienz der Flugzeugturbinen zu steigern. Eine konkrete Strategie zur Minderung des Bedarfs ist die Stärkung des europäischen Schienenverkehrs. Konkrete Handlungsansätze bieten zum einen absehbare Konjunkturprogramme nach der Corona-Krise, die mit entsprechenden Auflagen verbunden werden können. Zum anderen greift der „Green Deal“ auch mit Blick auf die Beendigung klimaschädlicher Subventionen weitere Aspekte auf.

Strategie für nachhaltige Batterien

Die für Herbst erwartete neue EU-Batterie-Richtlinie bietet die Gelegenheit, Europa zu einem führenden Standort für die nachhaltige Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge zu machen. Dafür braucht es anspruchsvolle Vorgaben – die auch für Industrie- und Gerätebatterien gelten müssen – um sicherzustellen, dass Batterierohstoffe aus ethischen und nachhaltigen Quellen bezogen und umweltgerecht recycelt werden. Dies schafft darüber hinaus neue Arbeitsplätze entlang der Batterie-Wertschöpfungskette in Europa.

Die künftige Regelung sollte die Umweltverträglichkeit von Batterien insgesamt deutlich verbessern, um deren ökologischen Rucksack zu verringern. Hierfür ist ein Mechanismus zur Messung und Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks bei der Herstellung von Batteriezellen einzuführen, der gewährleistet, dass Batterien Ökodesign-Standards folgen und leicht zerlegt, repariert, wiederverwendet und recycelt werden können. Wichtig ist es ebenfalls, stringente Anforderungen an die Energieeffizienz der Batterie zu stellen.

Bezüglich des Recyclings sollte die Batterie-Richtlinie vorgeben, dass über 90 Prozent des gesamten Kobalt-, Lithium- und Nickelgehalts in Batterien am Ende ihrer Lebensdauer zurückgewonnen

werden. Dies wird es europäischen Herstellern ermöglichen, weltweit eine Vorreiterrolle in der globalen Kreislaufwirtschaft einzunehmen.

Um sicherzustellen, dass alle Batteriemetalle auf verantwortungsvolle Weise beschafft werden, sollten für alle Importeure und Hersteller von Batterien auf dem EU-Markt die OECD-Richtlinien zur Sorgfaltspflicht verbindlich vorgeschrieben werden.

Energiesteuern und Straßenbenutzungsgebühren an CO₂ ausrichten

Revision der Eurovignettenrichtlinie

Die Überarbeitung der Eurovignettenrichtlinie bietet auch für die Umsetzung nationaler Klimaschutzziele eine einmalige Gelegenheit. So steht als eine der wichtigsten Änderungen zur Diskussion, die Mautgebühren nach CO₂ zu differenzieren und CO₂ als externen Kostenfaktor anzuwenden. Die Revision ermöglicht ebenfalls, reduzierte Mautsätze für emissionsfreie Lkw einzuführen. Die Rabatte sollten zeitlich befristet ausschließlich solche Technologien fördern, die tatsächlich zur CO₂-Reduktion beitragen. Dazu zählen batterieelektrische und Oberleitungs-Lkw sowie Brennstoffzellen-Lkw, die regenerativ erzeugten Wasserstoff nutzen. Keine reduzierten Mautsätze dürfen für Lkw mit CNG oder LNG gewährt werden.

Generell sollte die Ratspräsidentschaft eine rasche Einigung zur Ergänzung der Lkw-Maut um eine CO₂-Komponente herbeiführen und Mautrabatte ausschließlich an emissionsfreie Antriebe knüpfen.

Kraftstoffbesteuerung

Die EU-Kommission hat im Rahmen des „Green Deal“ angekündigt, die Energiebesteuerung stärker an Umwelt- und Klimazielen auszurichten, Subventionen und Ausnahmen für fossile Energien zu beenden sowie die Steuersätze zu harmonisieren. Damit wäre eine wichtige Basis gelegt, klimaschonende Energieträger im Wettbewerb zu stärken.

In den meisten EU-Mitgliedstaaten gilt für Diesel ein verringerter Energiesteuersatz. Dieser ist aus Klimasicht nicht zu begründen, da bei der Verbrennung eines Liter Diesels gegenüber Benzin mehr CO₂ emittiert wird. Auch Erdgas (CNG) und Flüssiggas (LPG) profitieren von einer ermäßigten Energiesteuer, liefern jedoch keinen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs. Eine Reform der Energiesteuerrichtlinie ist dringend erforderlich, um die Mindeststeuersätze anzuheben und die künftigen Energiesteuersätze am Energie- und CO₂-Gehalt des jeweiligen Kraftstoffs zu orientieren.

Nach wie vor ist Kerosin für die Luftfahrt vollständig von der Kraftstoffbesteuerung befreit. Diese Befreiung sollte in einem dreistufigen Verfahren abgebaut werden, indem zunächst Kerosin auf Inlandsflügen besteuert wird, wie es nach der aktuellen Energiesteuerrichtlinie (ETD) zulässig ist. Bilaterale Abkommen mit anderen Mitgliedstaaten im Rahmen der Verstärkten Zusammenarbeit¹ bieten die Möglichkeit, eine Kerosinsteuer auf Flüge zwischen diesen Mitgliedstaaten zu erheben (ebenfalls durch die aktuelle ETD möglich). Schließlich sollte im Rahmen der Novellierung der Energiesteuerrichtlinie die EU-weite Steuerbefreiung beendet werden. Die Bundesregierung muss daher im Rahmen ihres Ratsvorsitzes die Reform der Energiesteuerrichtlinie vorantreiben.

¹ s. https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/enhanced_cooperation.html?locale=de



Europäische Verkehrspolitik abseits der Straße

Um die Verkehrswende voranzutreiben sollten weitere wichtige Punkte durch die deutsche EU-Ratspräsidentschaft angestoßen werden. Dazu zählen zum einen Innovationen im europäischen Bahnverkehr. Im Fokus sollten hier u.a. verstärkte Anstrengungen bei der Elektrifizierung von Schienenwegen, die Schaffung eines europäischen Nachtzugnetzes, niedrigere Trassenpreise, ein europaweites Buchungssystem für Bahntickets, stärkere Rechte für Bahngäste sowie Harmonisierungen im grenzüberschreitenden Verkehr stehen. Folgerichtig hat die EU-Kommission das Jahr 2021 als „Das Europäische Jahr der Schiene“ ausgerufen. Die deutsche Ratspräsidentschaft kann bereits in diesem Jahr den Diskurs anstoßen.

Darüber hinaus braucht es einen übergreifenden Ansatz, um nachhaltige Mobilitätskonzepte im städtischen und ländlichen Raum zu fördern, die zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Denn der lautlose, schadstoffarme und flächensparende Radverkehr ist nicht nur gut für die Umwelt und das Klima, sondern auch für die Gesundheit. Bezüglich der Häufigkeit der Fahrradnutzung im Alltag gibt es in Europa jedoch große Unterschiede, was unter anderem an der Fahrradinfrastruktur in den einzelnen Ländern liegt. Um die Potenziale in ganz Europa auszunutzen, muss der Radverkehr auf europäischer Ebene gesteuert und gefördert werden.

Kontakt:

Dorothee Saar, Deutsche Umwelthilfe e.V., saar@duh.de; +49 30 2400 86772

Michael Müller-Görnert, ökologischer Verkehrsclub VCD, michael.mueller-goernert@vcd.org, +49 30 280 351-19, Mobil: 0177 170 24 61

Jens Hilgenberg, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), jens.hilgenberg@bund.net, +49 30 275 86-467, Mobil: 0151-56313302,