



Beschluss der Bundesvertreterversammlung der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands am 11. November 2017 in Braunschweig

Klimaschutz und Reduktion von Umweltbelastungen: Schnelle und wirtschaftliche Fortschritte im Bereich Verkehr

Angesichts der aktuellen Diskussion um Diesel und dessen Stickoxidausstoß scheint das ungleich bedeutsamere Thema Klimaschutz etwas in den Hintergrund gerückt zu sein, obwohl beide Probleme substantiell eng miteinander verbunden sind. Wenn also die Klimaziele der internationalen Klimakonferenz von Paris, die sich auch die Bundesregierung für Deutschland gesetzt hat, erreicht und gleichzeitig die Umweltbelastungen (z.B. Stickoxide) merklich reduziert werden sollen, bedarf es einer umfassenden gesamtgesellschaftlichen Anstrengung. Dies gilt auch für den gesamten Verkehrsbereich.

Erste Priorität ist es, Verkehre, wenn irgend möglich zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Dabei ist der Fokus in wesentlich größerem Umfang auf das grundsätzliche Mobilitätsbedürfnis der Menschen zu legen und wie diesem auf möglichst umweltschonende Weise entsprochen werden kann, statt vor allem an den Symptomen herum zu kurieren. Die KPV begrüßt deshalb nachdrücklich alle Überlegungen und Lösungsansätze, Mobilität neu zu definieren, dabei intelligente, kreative und neue technische Möglichkeiten zu nutzen und dadurch mittel- und langfristig auch einen Mentalitätswandel zu bewirken.

Es ist ein wichtiges Signal, dass die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel im Gespräch mit den Ministerpräsidenten und Oberbürgermeistern, der von Fahrverboten betroffenen Städte, 1 Milliarde € zur Förderung der Verbesserung der Luftreinhaltung zugesichert hat. Damit wird die zentrale Rolle der Kommunen in diesem Wandlungsprozess unterstrichen.

Angesichts der Dimension der Aufgabe ist heute schon klar, dass dafür wesentlich mehr Geld in die Hand genommen werden muss – nicht nur für die genannten neuen Mobilitätsformen, sondern auch für den Erhalt und den Ausbau bestehender bzw. zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen. Wollen wir dafür notwendige zusätzliche Ressourcen mobilisieren, so werden wir auch ganz grundlegend unser System und unsere Regelwerke für Investition und Kostentragung in diesem Bereich überdenken müssen.

So dürfen etwa kommunale Verkehrsinfrastrukturinvestitionen nicht länger als freiwillige Investitionen Gefahr laufen, rechtsaufsichtlich beanstandet oder gar gestrichen zu werden. Fremdkapitalfinanzierte Investitionen dürfen den (rechtlichen und wirtschaftlichen) Spielraum kommunaler Haushalte nicht negativ belasten.

Vor allem aber muss bei infrastrukturellen Maßnahmen, wie sie etwa zur Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf ÖPNV und vor allem auf die Schiene notwendig sind

(Elektrifizierung), die gesamtgesellschaftliche Schwerpunktsetzung wesentlich angebotsorientierter sein. Insbesondere die öffentliche Förderung solcher Maßnahmen durch den Bund und die Länder dürfen nicht länger auf das enge Korsett eines projizierten, rein betriebswirtschaftlich definierten Kosten-Nutzen-Verhältnisses abstellen, was mangels konkret abschätzbarer Fahrgastpotenziale bei vielen sinnvollen, zukunftsweisenden Projekten der Förderfähigkeit abträglich ist. Nur so können z.B. bestehende Schienenstrecken ertüchtigt und neue Infrastruktur hinzugebaut werden. Denn nur mit einer wirklich deutlich ertüchtigten Infrastruktur - in Ballungsräumen gleichermaßen wie in ländlichen Räumen - lassen sich spürbar Last-, Reise-, und Berufsverkehre von der Straße und vom Individualverkehr weg verlagern.

Was die Individualmobilität betrifft, so ist derzeit nicht nur der Klimaziele wegen, sondern auch wegen der vielerorts feststellbaren Überschreitung zulässiger Grenzwerte in der Luft vor allem urbaner Gebiete Deutschlands die Elektromobilität als die Lösung – sozusagen als „Königsweg“ - in aller Munde. Und es ist richtig, dass auf lange Sicht nicht mehr prioritär auf Verbrennungsmotoren gesetzt wird, sondern alle Kraftanstrengungen zur Entwicklung und Förderung von Konzepten und Lösungen der Elektromobilität unternommen werden. Allerdings: Ziel kann es und wird es zumindest mittelfristig nicht sein (können) eine neue Mono-Struktur Elektromobilität zu schaffen, vielmehr ist ein breiter und lösungsoptimierter Mix unterschiedlicher Energieträger die sicher wohl beste und tragfähigste Lösung.

Die Diskussion darf sich nicht auf den privaten Individualverkehr verengen, sondern muss die großen Gruppen, der durch Fahrzeugflotten charakterisierten Emittenten, einbeziehen. Diese setzen fast bisher ausnahmslos auf Dieselantriebe – seien dies die Busse des ÖPNV bzw. des Reiseverkehrs, seien dies die weit verbreiteten Diesellokomotiven des Regionalverkehrs oder der LKW-Güterverkehr.

Der Elektrifizierung in diesem Bereich - sowohl in Infrastruktur wie in Antriebstechnik - auf mittlere und lange Sicht höchste Priorität einzuräumen, ist sicher richtig und in manchen Bereichen auch in überschaubaren Zeiträumen realisierbar (z.B. weitere Elektrifizierung von Bahnstrecken, Elektrifizierung des Busverkehrs durch Oberleitungsbusse, regionale Logistik usw. aber auch Elektrifizierung als Bedingung bei Ausschreibungen des regionalen Bahnverkehrs). Meistens jedoch braucht diese grundsätzliche Neuorientierung viel Zeit u.a. für die technische Entwicklung, kostet viel Geld und bedarf in vielen Fällen auch langer und vielerorts auch nicht unkomplizierter Rechtsverfahren. Daher ist es von großer Bedeutung, auch Möglichkeiten zur kurzfristigen Senkung der verkehrsbedingten Emissionen in den Blick zu nehmen und Anreize zum Umstieg auf entsprechende Lösungen zu schaffen.

Ein gutes Beispiel hierfür scheint der Antrieb mit Erdgas zu sein, der eine deutlich bessere Effizienz und nicht zuletzt auch wesentlich geringere Luftverschmutzung als Diesel- und Ottomotoren aufweist. Insbesondere Fahrzeugflotten (Busse im ÖPNV und im Reiseverkehr, Lokomotiven auf nach wie vor nicht elektrifizierten Schienenstrecken und auch LKW) könnten schnell und vergleichsweise wirtschaftlich auf diese schon lange vorhandene und bewährte Technik umgerüstet bzw. von entsprechenden Neufahrzeugen

ersetzt werden. Hierfür müsste ein geeignetes Anreizsystem der gezielten finanziellen Förderung, einschlägiger Ablöseprämien oder/und steuerlicher Anreize aufgesetzt werden, das Kommunen, Unternehmer, vor allem aber auch die Fahrzeuganbieter dazu bringt und ermutigt, schnell auf entsprechende Technik umzusteigen bzw. auch die dafür notwendige Infrastruktur bereitzustellen. Vergleichbares gilt aber auch für den privaten Fahrzeugpark. Die Beispiele aus anderen EU-Ländern wie Italien, vor allem aber südamerikanischer Länder wie Argentinien und Brasilien zeigen, dass dies eine ganz realistische und machbare Lösungsperspektive darstellt. Und dass die beiden jüngsten Kreuzfahrtschiff-Neubauten (Aida Cruises / Meyer Werft) auf Erdgasantriebe setzen, ist ebenfalls ein wichtiges Signal.

Dies wäre nicht nur eine „Übergangs“-Lösung, eine Brückentechnologie, sondern auch langfristig eine ökologisch nachhaltige Perspektive. Denn durch Biogas und Windgas (Power-to-gas) lässt sich ein Erdgasfahrzeug komplett aus erneuerbaren Energiequellen betreiben. Dies gilt ebenso für die Technologie der Brennstoffzelle. Die EU-Kommission strebt an, bis zum Jahr 2020 den Anteil von Erdgas am Kraftstoffmix im Straßenverkehr auf 10 % zu erhöhen.

Deshalb fordert die KPV:

- 1 Bei der Neuanschaffung von PKW werden Kommunen mit einer Prämie i.H.v. 2.000 € gefördert, wenn sie dabei auf Erdgas- bzw. Erdgas-Benzin-Antrieb setzen. Dazu könnte das vorhandene Förderprogramm „Elektromobilität“ genutzt werden. Die neuen Fahrzeuge werden für zwei Jahre von der Kfz-Steuer befreit.
- 2 Kommunen, die ihre Nutzfahrzeuge insbesondere im ÖPNV (v.a. Busse und Schienenantriebsfahrzeuge) von Diesel- auf Strom- (Oberleitung) und/oder Erdgasantrieb umstellen, werden von Bund und Ländern gefördert. Auch das Förderprogramm zur Verbesserung der Luftreinhaltung in Städten kann diesen Ansatz aufgreifen.
- 3 Bei der (standardisierten) Bewertung zur Förderung nach dem GVFG anstehender Infrastrukturprojekte soll der Bund berücksichtigen, dass mit neuer Infrastruktur ein Angebot für sich künftig entwickelnde Nachfrage geschaffen wird. Ein neues Angebot muss aber auch neue Fahrgastpotenziale erschließen (z.B. an Entwicklungsachsen) und kann (noch) kein wirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis erzeugen.
- 4 Der Bund und die Länder sollen den Erhalt und Ausbau einer flächendeckenden Erdgastankstelleninfrastruktur fördern.