



CLAUDIA KEMFERT

Nachhaltiger Verkehr schafft wirtschaftliche Chancen

Prof. Dr. Claudia Kemfert ist Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin. Der Kommentar gibt die Meinung der Autorin wieder.

Der Verkehrssektor ist derzeit für etwa ein Fünftel der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Während in anderen Sektoren seit 1990 zum Teil deutliche Emissionsminderungen erzielt wurden, sind die Emissionen des Verkehrs im gleichen Zeitraum leicht angestiegen. Der größte Teil der Treibhausgasemissionen stammt dabei aus dem Straßenverkehr.

Ein zentrales Element eines klimagerechten und nachhaltigen Verkehrssystems muss die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Stärkung intelligenter und integrierter Mobilitätslösungen sein. Dabei können eine Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf Schiene, ÖPNV, Rad- sowie Fußverkehr die Emission von Treibhausgasen und den Energieverbrauch verringern. Der Güterverkehr kann mit elektrischen LKWs oder aber direkt auf der Schiene stattfinden. Für lange Distanzen bieten sich flüssige Treibstoffe an, die aus erneuerbaren Energien gewonnen werden wie beispielsweise Power-to-Gas. Insbesondere für den Schiffsverkehr ist dies relevant. Der großflächige Einsatz von Power-to-Gas oder Wasserstoff für alle Verkehrsbereiche würde einen bis zu siebenfachen Mehr-Ausbau erneuerbarer Energien nach sich ziehen.

Die Elektromobilität ist ein zentraler Baustein der nachhaltigen Verkehrswende. Aufgrund des sehr hohen Wirkungsgrads ist sie besonders geeignet, die Klima- und Umweltauswirkungen des Verkehrs grundlegend zu verringern. Elektroautos sind allerdings nur dann sinnvoll, wenn sie mit erneuerbaren Energien kombiniert werden und Teil einer konsequent auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrspolitik sind.

Doch wie lassen sich diese Ziele erreichen? Zunächst einmal sollte Deutschland auf einen konsequenten Kohleausstieg setzen und die erneuerbaren Energien deutlich schneller als bisher ausbauen. Zudem wird noch immer ausgerechnet der umweltschädlichste Treibstoff, der Diesel, indirekt subventioniert. Dies hat zu einem massiven Anstieg von – und letztendlich auch zu der einseitigen und schädlichen Fokussierung auf – privaten Diesel-PKW geführt. Es wäre sinnvoll, die indirekte Subventionierung abzuschaffen und die Dieselsteuer zumin-

dest auf das Niveau der Benzinsteuern anzuheben. Dies würde dem Staat Einnahmen von acht Milliarden Euro verschaffen. Diese Einnahmen können verwendet werden, um die Ladeinfrastruktur auszubauen und den Schienenverkehr zu stärken.

Der Markt für Elektroautos kommt bisher nur sehr schleppend voran. Wettbewerber aus anderen Ländern sind führend, nicht nur beim Bau der Fahrzeuge, sondern vor allem bei der Herstellung der Batterien. Elektrofahrzeuge werden erfolgreich in Kalifornien oder China gebaut. Europäische und deutsche Hersteller holen dagegen erst langsam auf, auch weil althergebrachte Technologien zu lange unterstützt wurden. Nur eine Kaufprämie für Elektroautos einzuführen, ohne aber die Mobilität als Ganzes auf Nachhaltigkeit auszurichten, ist wenig durchdacht und zu kurzfristig. Norwegen macht vor, wie man den Anteil der Elektroautos in kürzester Zeit auf nahezu 50 Prozent erhöht – durch gezielte steuerliche und administrative Förderung.

Auch dass derzeit versucht wird, bei der Batteriefertigung umzusteuern, wird bei der Zielerreichung helfen. Da die Nachfrage nach Elektromobilität stark zunehmen wird, ist es durchaus sinnvoll, eigene Kapazitäten aufzubauen. Deutsche Batterie-Hersteller haben ihren damaligen Wettbewerbsvorteil an Asien verloren. Nun will die deutsche Bundesregierung gegensteuern und die Batteriezellenfertigung in Europa und Deutschland erleichtern. Deutschland und auch Europa müssen sich gegen das Rohstoffmonopol aus China durchsetzen und sich nicht zu abhängig von wenigen Lieferanten machen. Aber: eine eigene Batterieproduktion zu unterstützen ist nur dann sinnvoll, wenn dadurch eine faire und nachhaltige Rohstoffgewinnung ermöglicht und garantiert wird – verbunden mit dem Aufbau von Recyclingsystemen. Deutschland sollte sich somit zwingend für hohe Umwelt- und Sozialstandards bei der Rohstoffgewinnung einsetzen, um auch die Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten. Darin liegt eine große Chance.

IMPRESSUM



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

86. Jahrgang 3. April 2019

Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan;
Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig;
Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Dr. Claus Michelsen; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.;
Prof. Dr. Jürgen Schupp; Prof. Dr. C. Katharina Spieß

Chefredaktion

Dr. Gritje Hartmann; Mathilde Richter; Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Dr. Holger Lüthen (1. Bericht); Karl Brenke (2. Bericht)

Redaktion

Renate Bogdanovic; Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner;
Claudia Cohnen-Beck; Dr. Daniel Kemptner; Sebastian Kollmann;
Matthias Laugwitz; Dr. Alexander Zerrahn

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

leserservice@diw.de

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

Gestaltung

Roman Wilhelm, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den
Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter
unter www.diw.de/newsletter