

Erschienen in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 87. Jahrgang, 2016, Heft 3

Ein Mitglied des Beirats, Gernot Sieg, vertritt zu der in diesem Gutachten präsentierten Klimastrategie eine andere Meinung.

Die Mehrheit schlägt eine Reihe von Politikmaßnahmen vor, die in ihrem Zusammenspiel, wie im Votum der Professoren Eisenkopf und Knorr in den Punkten (3), (5), (6) und (8) ausführlich dargestellt, ineffizient sind und so die Erreichung der Ziele der Bundesregierung behindern. Sektorspezifische oder verkehrsträgerbezogene Emissionsreduktionsziele führen zu unnötig hohen Gesamtkosten und senken so das Potential der Emissionsreduktion. Emissionsreduktionsziele für den Verkehrssektor fördern so indirekt den Klimawandel.

Um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, sollten auch die bisher nicht erfassten Teile des Verkehrssektors in das EU-ETS integriert werden, wie es für den Straßenverkehr und den internationalen Luftverkehr auch die Mehrheit des Beirates empfiehlt. Der elektrisch betriebene Schienenverkehr nimmt schon jetzt vollumfänglich am EU-ETS teil, wird jedoch durch EEG Umlage und Stromsteuer unnötig belastet. Die Empfehlung, den internationalen Luftverkehr bei einem Scheitern der internationalen Verhandlungen mit einer Luftverkehrsabgabe zu belasten, wird unterstützt. Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw auf Autobahnen würde jedoch nach Einbeziehung der Kraftstoffe des Straßenverkehrs in das EU-ETS aus Gründen des Klimaschutzes nicht mehr benötigt.

Darüber hinaus sollten auch See- und Binnenschifffahrt in das EU-ETS einbezogen werden. Eine Einbeziehung der Binnenschifffahrt in das EU-ETS kann über die Treibstoffe erfolgen. Bei der Seeschifffahrt sollte die Europäische Union auf ihrem Weg fortfahren, über die Erfassung der Emissionen in den Häfen die Möglichkeit zu schaffen, die Seeschifffahrt ins System zu integrieren.

Die Förderung erneuerbarer Energien steht nicht grundsätzlich im Widerspruch zum EU-ETS. Der u.a. durch die deutsche Förderung erneuerbarer Energien verursachte Preisverfall bei EUAs erfordert es jedoch, entsprechend angepasste Mengenziele im Rahmen des EU-ETS vorzugeben.

Die Mehrheit des Beirats empfiehlt, die staatlichen Beihilfen auf die Entwicklung effizienter Antriebe in allen Verkehrssektoren zu fokussieren. Zielführender ist der von der Bundesregierung verfolgte Ansatz mit staatlicher Hilfe auch Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe aufzubauen und Grundlagenforschung zur Entwicklung neuer Technologien der Energiegewinnung zu betreiben. Eine Notwendigkeit, die Forschungstätigkeit der deutschen Automobilindustrie hinsichtlich der Aerodynamik der Fahrzeuge oder der Fahrzeughüllen zu subventionieren besteht, anders als im Mehrheitsgutachten empfohlen, nicht.

Die Mehrheit empfiehlt der Bundesregierung aus Effektivitätsüberlegungen „das Verhalten der Menschen ohne Gesetze unterbewusst zu beeinflussen und zu lenken.“ Da der Klimawandel ein Externalitätenproblem ist, sind die Voraussetzung des „Soft Paternalism“ jedoch nicht gegeben. Abgesehen von mangelnder Transparenz der vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Voraussetzung, dass die verfolgten Ziele im Interesse des einzelnen Individuums liegen, nicht erfüllt. Auch sind nach den bisher bereits in anderen Ländern gemachten Erfahrungen mit sogenannten „behavioral insight teams“ keine großen Erfolge zu erwarten. Auch die von der Mehrheit vorgeschlagene Maßnahme, Rebound Effekten durch „Information und Bewusstseinsbildung vorzubeugen“, ist wenig Erfolg versprechend.

Die Mehrheit empfiehlt, über die Entfernungspauschale hinaus sämtliche Anreize für längere Wege abzuschaffen und stellt so dass Ziel der Verkehrsreduktion über alle anderen Ziele. Nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Steuergerechtigkeit und der Verteilungsgerechtigkeit können jedoch auch Maßnahmen sinnvoll sein, die wie die Entfernungspauschale indirekt Verkehr fördern.