

Energie / Umwelt

# Klimabilanz 30 Jahre Maastricht: Wohnen, Industrie und Energiewirtschaft im Plan – Verkehr und Landwirtschaft die Treiber

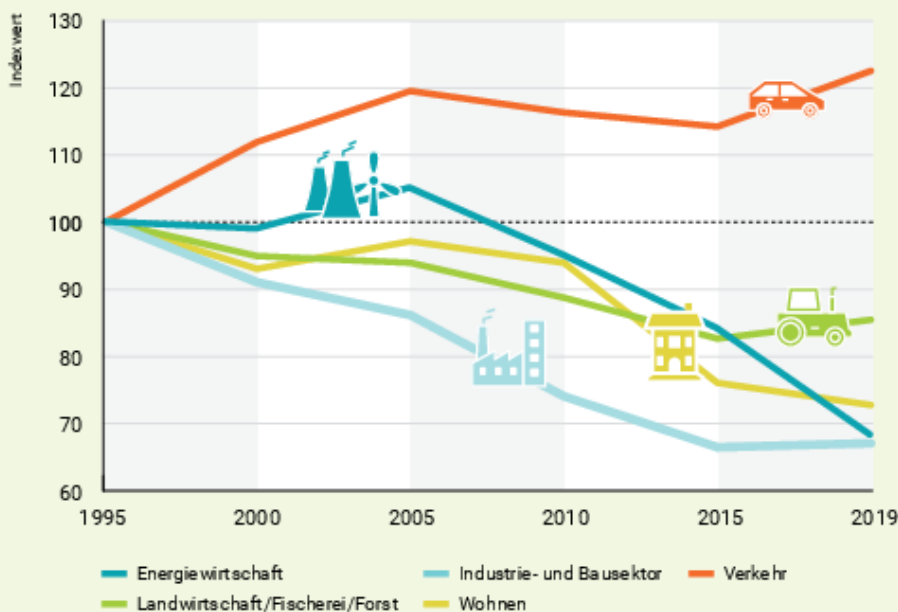
Vor 30 Jahren unterzeichneten die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union am 7. Februar 1992 den Vertrag von Maastricht, der die Grundlagen für den EU-Binnenmarkt legte und sich auch auf den Verkehrssektor erstreckt. Seitdem haben Verkehrsaufkommen und Mobilität in einer von 12 auf 27 Mitgliedstaaten gewachsenen EU massiv zugenommen. **Trotz Fortschritten in der Gesetzgebung hinkt die EU-Verkehrspolitik hinter den gewaltigen Aufgaben in Klima-, Verbraucher- und Gesundheitsschutz weit hinterher.** Wohnen, Industrie und Energiewirtschaft sind im Plan.



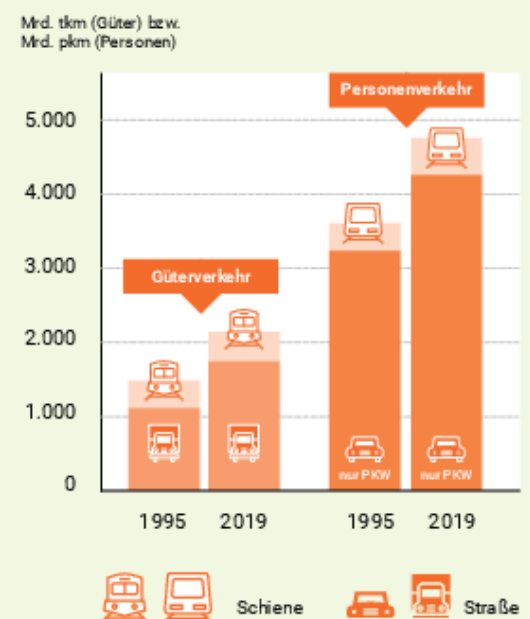
## Verkehrssektor verdirbt die EU-Klimabilanz

Güter- und Personenverkehr in der EU haben massiv zugenommen, vor allem auf der Straße. Weil vor allem Pkw- und Lkw-Verkehr gewachsen sind, steigen die Belastungen für Mensch, Klima und Umwelt. Der Treibhausgasausstoß der EU-27 erhöhte sich 2019 im Vergleich zu 1995 im Verkehrssektor um 22 Prozent.

Entwicklung Treibhausgasemissionen




Entwicklung Verkehrsaufkommen



Erstmals wurden mit dem Vertrag von Maastricht Fragen der Verkehrssicherheit, des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts sowie des Umweltschutzes zu EU-Politikbereichen erwähnt. Festgelegt wurde zudem das Ziel, die Verkehrsnetze der Mitgliedstaaten mit den „Transeuropäischen Netzen“ (TEN) besser miteinander zu verknüpfen und infrastrukturelle Schwachstellen zu beseitigen. Dies wird häufig vergessen, weil der Vertrag von Maastricht mit Binnenmarkt und Euro-Einführung gleichgesetzt wird. „Was seinerzeit, wenige Monate vor Unterzeichnung der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen in Europa noch fehlte, war eine gleichberechtigte Berücksichtigung von Umwelt- und Gesundheitsschutz“, erklärt die VCD Bundesvorsitzende Kerstin Haarmann. Entsprechend waren die Folgen im Verkehrssektor (s. Infografik).

## Anteil des Verkehrssektors an Klimagasemissionen auf 30 Prozent gestiegen

Die Dominanz der Straße nahm in den letzten 30 Jahren weiter zu, der Flugverkehr verdoppelte seinen Marktanteil im Personenverkehr auf mittlerweile rund 10 Prozent. Hingegen sank der Anteil der Bahn am „Modal Split“ bei den Frachten und stagniert im Personenverkehr. „Die bisherigen Marktentwicklungen im Personen- und Güterverkehr sind eine Folge falscher politischer Weichenstellungen auf nationaler und EU-Ebene“, bilanziert Haarmann. Mehr Nachhaltigkeit im Verkehrssektor ist dringend geboten. Denn anders als die Energiewirtschaft in der Stromproduktion durch den Umstieg auf Erneuerbare Energien konnte der Verkehrssektor sein Wachstum bisher nicht vom Klimagasausstoß entkoppeln. Mit der Steigerung von Personen- und Frachtverkehr erhöhte sich der Anteil des Verkehrssektors am Klimagasausstoß der EU **von 19 Prozent im Jahr 1995 auf knapp 30 Prozent im Jahr 2019**. „Die gegenläufige Entwicklung ist Spiegel der massiven Versäumnisse in der Verkehrspolitik. Umso dringender ist ein Umsteuern, auch der Verkehr muss endlich zum Klimaschutz beitragen – wir brauchen die Verkehrswende“, erklärt die VCD-Bundesvorsitzende.



## WIE ENTWICKELT SICH WOHNEN?

Der Pestel-Wohnmonitor liefert Antworten. Gezielt und exklusiv für Ihre Region

## Europaabgeordnete als Treiber für Umwelt- und Gesundheitsschutz

Gestärkt wurden mit dem Vertrag von Maastricht nicht nur die EU-Verkehrs- und Umweltpolitik, sondern auch das Europaparlament. Denn der Vertrag regelte, dass verkehrspolitische Fragen und Gesetze im Miten-scheidungsverfahren zwischen EU-Kommission, Regierungen und Europaparlament beschlossen werden. „Die Abgeordneten haben sich immer wieder als Treiber für ehrgeizigen Klima- und Gesundheitsschutz erwiesen“, lobt Haarmann. Dabei denkt sie unter anderem an Schadstoff-Limits für bessere Luftqualität und CO<sub>2</sub>-Vorgaben für Fahrzeuge im Kampf gegen die Erderhitzung. „Obwohl Verkehrspolitik mit dem Maas-trichter Vertrag auf der EU-Agenda weiter nach oben rückte, kamen Impulse für nachhaltige Mobilität erst später“, erinnert Haarmann. So nahm die EU-Kommission 1995 erstmals eine Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw an, ehrgeizige Zielvorgaben folgten aber erst viel später. Aktu-ell wird zwischen EU-Kommission, Europaparlament und Mitgliedstaaten über strikere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Neuwagen verhandelt. Im Europaparlament unterstützt man deutlich strengere Limits als von der EU-Kommission geplant.

## Strenge CO<sub>2</sub>-Grenzwerte im Straßenverkehr und deutlicher

### Ausbau der Bahn erforderlich

„Wir haben uns seit Jahren für strengere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte als Weg zur stärkeren Elektrifizierung auf der Straße eingesetzt, berichtet Michael Müller-Görnert, Verkehrspolitischer Sprecher des VCD. „Rat und Par-lament müssen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen bereits 2030 auf null senken und schärfere Zwischenziele setzen“, fordert Müller-Görnert.

Für das Bahnsystem sind laut Haarmann neben regulatorischen Maßnahmen, die zu einer Vereinheitli-chung des Bahnverkehrs in Europa und zu gleichen Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger unterein-ander führen, verstärkte Investitionen erforderlich. Dazu zählt sie den TEN-Ausbau, schnelle, durchgehende und grenzüberschreitende Reisezugverbindungen, die Digitalisierung des Bahnsystems mit dem Europäi-schem Zugsicherungssystem (ETCS) und automatischen Kupplungen (DAK). „Eine leicht verständliche und einfach zu handhabende elektronische Buchungsplattform für Bahnreisen in Europa ist ebenfalls essenti-ell“, mahnt Haarmann. Denn die Angebote für Reisende sind bislang häufig wenig attraktiv. Lediglich 7 Prozent des EU-Personenverkehrs auf der Schiene ist laut Angaben der EU-Kommission grenzüberschrei-tend, während nur 0,4 Prozent der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors auf die Schiene entfallen.

„Das unerschlossene Potenzial für mehr Klimaschutz und hochwertige Mobilität in Europa durch eine Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene ist riesig. Für dessen Erschließung dürfen wir in Deutschland wie in Europa nicht noch mehr Zeit verlieren. Die Vorschläge der EU aus dem „Fit for 55“-Programm sind erst der Anfang“, betont die VCD-Bundesvorsitzende.

**Alexander Knebel**

**Anne Fröhlich**

**Magdalena Reiner**

Der ökologische Verkehrsclub VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine umweltverträgliche, si- chere und gesunde Mobilität einsetzt. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben. Seit 1986 kämpft der VCD für ein gerechtes und zukunftsfähig- es Miteinander zwischen al- len Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeitet er vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Rund 55.000 Mitglieder, Spender und Aktivistinnen unterstützen die Arbeit des VCD für eine zukunftsfähige Mobilität. [www.vcd.org](http://www.vcd.org)