

„Wir sind an einem Wendepunkt“

PROF. DR. CLAUDIA KEMFERT VOM DEUTSCHEN INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG (DIW) IN BERLIN IST EINE GEFRAGTE EXPERTIN IM BEREICH ENERGIE- UND KLIMAÖKONOMIE. FÜR SIE SIND EINE **SCHNELLE ENERGIEWENDE** UND DER **ZÜGIGE UMBAU DER GESAMTEN MOBILITÄT UNABDINGBAR**



Frau Professor Kemfert, Sie sind Leiterin des Bereichs Energie, Verkehr und Umwelt im DIW und beraten auch die Bundesregierung. Was muss sich aus Ihrer Sicht ändern?

Wir sind an einem Wendepunkt: Corona ist ein Weckruf für mehr Nachhaltigkeit, Resilienz und Zusammenhalt. Wirtschaftliche Erholungsprogramme bieten die einmalige Chance, die Wirtschaft durch Investitionen konsequent nachhaltig auszurichten und die notwendige sozial-ökologische Transformation zu unterstützen. Das Jahr 2020 wird vielleicht als „Tipping Point“ in die Geschichte eingehen: in dem Jahr, in dem der unumkehrbare Klimaschutz begonnen hat, der fossile Schlussverkauf eingeläutet, die globale Klimakrise abgewendet wurde.

Gerade der Verkehrssektor hat sich in Bezug auf den CO₂-Ausstoß in den letzten Jahren ja in die falsche Richtung entwickelt.

Der Verkehrssektor ist mit knapp 20 Prozent der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen im Land. Die Emissionen resultieren vorrangig aus dem Straßenverkehr durch die Verbrennung fossiler Energien. Im Jahre 2019 sind bundesweit die Emissionen zwar gesunken, im Verkehrssektor aber gestiegen! Bis zum Jahr 2030 müssen die Emissionen um über 60 Millionen Tonnen, also über 40 Prozent, sinken. Die Emissionen hätten also deutlich sinken müssen; es geht in die völlig falsche Richtung.

Was ist aus Ihrer Sicht nötig?

Der Verkehrssektor muss vollständig dekarbonisiert werden und endlich Teil der gesamten Energiewende werden. Dies gelingt über Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung. 70 Prozent aller Autofahrten sind kürzer als zehn Kilometer. 80 Prozent aller Fahrzeuge stehen 23 Stunden am Tag still, sind somit keine Fahr-, sondern Stehzeuge, die wertvolle Infrastruktur und Parkräume benötigen, bundesweit so groß wie das Saarland. Platz, der dringend für Menschen benötigt wird, sei es für Grünflächen, Spielplätze oder Begegnungsräume.

Was muss konkret geschehen?

Der Schienenverkehr samt ÖPNV muss gestärkt werden, sichere Fahrrad- und Fußwege ausgebaut werden, Elektromobilität samt Digitalisierung gestärkt werden, Ladeinfrastruktur ausgebaut und eine streckenabhängige Pkw-Maut samt Parkraumbepreisung eingeführt werden. EU-Pkw-Grenzwerte sollten zudem erhöht werden. Zudem sollte klimaneutraler Treibstoff für Flug-, Schiffs- und Lkw-Verkehr zum Einsatz kommen, das können im begrenzten Umfang Biokraftstoffe sein oder auch grüner Wasserstoff bzw. synthetisches Gas.

Sie betonen, es bestünde die Chance für einen echten Wandel. Auch für eine Verkehrswende?

Absolut. Für eine Verkehrswende sehen 81 Prozent der Bevölkerung akuten Handlungsbedarf, 77 Prozent der Befragten sehen hier die Politik in der Pflicht. Konkret wünschen sich etwa 80 Prozent mehr Radwege und Fahrradstreifen sowie eine Verbesserung der Sicherheit auf Radwegen. Außerdem sind 91 Prozent der Befragten der Ansicht, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kostengünstiger werden muss. Aber nur 22 Prozent der Bevölkerung haben den Eindruck, dass die Bundesregierung genügend unternimmt, um die Automobilindustrie auf die Herausforderungen der Elektromobilität vorzubereiten. Schnelles Umsetzen ist gefordert: Parkräume bepreisen, Fahrrad- und Fußwege einrichten, ÖPNV stärken und billiger machen, Elektromobilität fördern. Es ist Zeit, endlich zu handeln.

Wie soll eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs in der Praxis funktionieren?

Vor allem durch eine Stärkung des ÖPNV und der Radwege. Sobald der ÖPNV finanziell attraktiv



FOTOS: UNIE AUFDERHEIDE, CHRISTIAN FREY

PROF. DR. CLAUDIA KEMFERT

ist Energie- und Klimaökonomin, seit 2004 Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) sowie Professorin für Energiewirtschaft und -politik an der Leuphana Universität. Seit 2016 gehört sie dem Sachverständigenrat für Umweltfragen an, der die Bundespolitik berät. In Fachbeiträgen und Büchern setzt sie sich für eine positive Auseinandersetzung mit

den Herausforderungen der Klimakrise ein. Sie lebt seit Langem weitgehend klimaneutral, kauft Ökostrom, Bioprodukte, verzichtet auf Fleisch und fährt Fahrrad oder Bahn – auch zur Arbeit. Buchtitel: „Das fossile Imperium schlägt zurück: Warum wir die Energiewende jetzt verteidigen müssen“, 2017; „Mondays for Future: Freitag demonstrieren, am Wochenende diskutieren und ab Montag anpacken und umsetzen“, 2020.

„Autos sind nicht Fahr-, sondern Stehzeuge.“

ist, braucht man kein Auto mehr. Zudem sind sichere Fahrradwege elementar. Viele Städte wie Wien, Paris, Berlin oder Hamburg steuern um.

In Ihrem Buch „Mondays for Future“ schreiben Sie: „Die Lobbyisten der Vergangenheit bellen und beißen wie alte Rottweiler“.

Lobbyisten der Vergangenheit zeichnen sich dadurch aus, dass sie die Vergangenheit möglichst lange konservieren wollen. Im Automobilbereich sind dies die Anbieter von fossilen Verbrennungsmotoren. Da werden Mythen über Elektrofahrzeuge verbreitet, die angeblich deutlich umweltschädlicher seien, was Unsinn ist. Man kennt derartiges Verhalten aus der Energiewirtschaft. Sie versuchen die jungen Welpen wegzubeißen,

was aber nicht gelingt. Denn wir wissen: Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit.

Statt nach Schuldigen zu suchen fordern Sie ein entschlossenes Anpacken und schnelles Umsetzen. Genau: Statt Schuldige zu suchen sollten wir handeln. Da ist die Politik gefordert. Aber auch jeder und jede Einzelne ist gefordert, sich im Alltag politisch einzubringen. Wir müssen unzählige kleine Generationenverträge schmieden – ob in Unternehmen, im Verein, in der Familie.

Man hat den Eindruck, dass die Bevölkerung schon deutlich weiter ist als die Politik.

Absolut. Die Menschen fahren Fahrrad, wollen umsteigen. Aber die Vorteile für fossile Verbrennerautos sind nach wie vor groß, der Umstieg wird erschwert. Umweltschädliche Subventionen bevorzugen fossile Energien und benachteiligen erneuerbare Energien, das muss umgekehrt werden. Die Menschen fordern dies ein, zu Recht.

Sie fordern, dass sich mit der Coronakrise auch das Denken und das Handeln verändern müssen. Covid-19 muss unser Denken und unser Handeln verändern. Sonst bezahlen wir die Rettung aus

der einen Krise blind mit den Kosten der nächsten Krise. Auch und gerade im Verkehrssektor.

Der Verkehrsneustart nach dem Lockdown zeigt, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad, aber auch mehr mit dem Auto unterwegs sind. Was sollten Politik und Verwaltung jetzt tun?

Vor allem die sicheren Fahrradwege verstetigen und den ÖPNV ausbauen. Die Straßenverkehrsordnung muss dringend geändert werden, damit Kommunen diese Änderungen überhaupt umsetzen können! Wenn schon Autos, dann bitte ökologisch, elektrisch fahrend und geteilt. Mobilitätsdienstleistungen sind wichtiger als das eigene Auto.

Sie wohnen in Berlin und Oldenburg und sind gern mit dem Fahrrad unterwegs. Wie beurteilen Sie die Veränderungen für mehr Radverkehr in Berlin?

Positiv. Endlich sind die Pop-up-Fahrradwege da. Wir brauchen eine menschengerechte, nicht autogerechte Stadt. Wichtig ist, dass sie bleiben. Juristische Klagen dagegen sind heute nur deshalb erfolgreich, weil die Straßenverkehrsordnung veraltet ist. Nicht der fließende Autoverkehr sollte die Maxime sein, sondern die uneingeschränkte Menschen-Mobilität. Dafür bedarf es dringend einer Änderung der Straßenverkehrsordnung!

In ländlichen Regionen wie Oldenburg sind die Voraussetzungen ja ganz anders. Funktioniert nachhaltige Mobilität auch hier?

Gerade in Oldenburg funktioniert sie schon lange. Oldenburg ist eine Fahrradfahrer-Stadt, und der ÖPNV funktioniert einwandfrei. Übrigens bietet sich gerade der ländliche Raum – wozu ich Oldenburg ausdrücklich nicht zählen würde (*lacht*) – für Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen

an. Elektrisch fahrende Busse können mittels Digitalisierung und künstlicher Intelligenz „on demand“ Menschen die sogenannte letzte Meile nach Hause transportieren. Ideal.

Gibt es weitere positive Beispiele von Städten im Hinblick auf Änderungen bei der Mobilität?

Hamburg macht gute Fortschritte mit der Stärkung des ÖPNV, der Fahrrad- und Fußwege sowie der Entwicklung von autofreien Bereichen. Vorbildlich. Hoffentlich bleibt dies so.

Wenn es um Veränderung und Verbote geht, kommen ja sofort Diskussionen auf. Wie sehen Sie das?

Es geht ja nicht um Verbote, sondern um Entscheidungen, Regelungen, Wahlen, Mitbestimmung und offene, freie, faire Verfahren, um in einem demokratischen Gemeinwesen nachhaltige und sozial verträgliche Umgangsformen zu vereinbaren. Wir brauchen politische Rahmenbedingungen, die nachhaltiges Leben ermöglichen. Wir brauchen Gestaltungs- und Handlungsräume, um durch umweltfreundliches Verhalten wieder in ein Gefühl der Selbstwirksamkeit zu gelangen.

Warum sollten wir eigentlich mehr Rad fahren, wenn sich damit nicht einmal die Klimabilanz eines Langstreckenflugs kompensieren lässt?

Fahrrad fahren macht Spaß und ist gesund. Statt Askese zu predigen und zu üben, sollten wir uns freuen: Mit Klimaschutz bleibt die Welt lebenswert. Klimaschutz macht Spaß. Und nachhaltig zu leben ist einfach. Auch ein Langstreckenflug kann übrigens kompensiert werden, durch Spenden in Klimaschutzprojekte.

Wie kann die Politik Änderungen im Verhalten erreichen?

Zum Beispiel durch Nudging (*Anstupsen/Führen; d. Red.*) – Belohnung statt Bestrafung funktioniert ohnehin besser. Wien beispielsweise hat den Testbetrieb einer neuen App „Kultur-Token“ gestartet. Wer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegt, sammelt Punkte, die gegen Gratistickets in Kulturinstitutionen eingetauscht werden können. Dazu werden elektrische Lastenfahrräder für Betriebe gefördert und mobile Sharing-Angebote in der Nachbarschaft unterstützt.

Was stimmt Sie aktuell hoffnungsvoll?

Das Momentum für aktives Handeln ist da, und das Jahr 2020 wird vielleicht als „Tipping Point“ in die Geschichte eingehen. „Wir sind die erste Generation, die globale Armut abschaffen kann, und wir sind die letzte Generation, die den Klimawandel aufhalten kann“, sagte der Generalsekretär der Vereinten Nationen Ban Ki-Moon im Jahr 2015. Es ist 2020. Packen wir's an.

Reiner Kolberg



„WIR SIND DIE LETZTE GENERATION, DIE DEN KLIMAWANDEL AUFHALTEN KANN.“



FOTOS: HEIDI MICHEL (2), CHRISTIAN FREY

Claudia Kempfert fordert verkehrspolitisches Umdenken – auch in Bezug auf den Klimawandel

