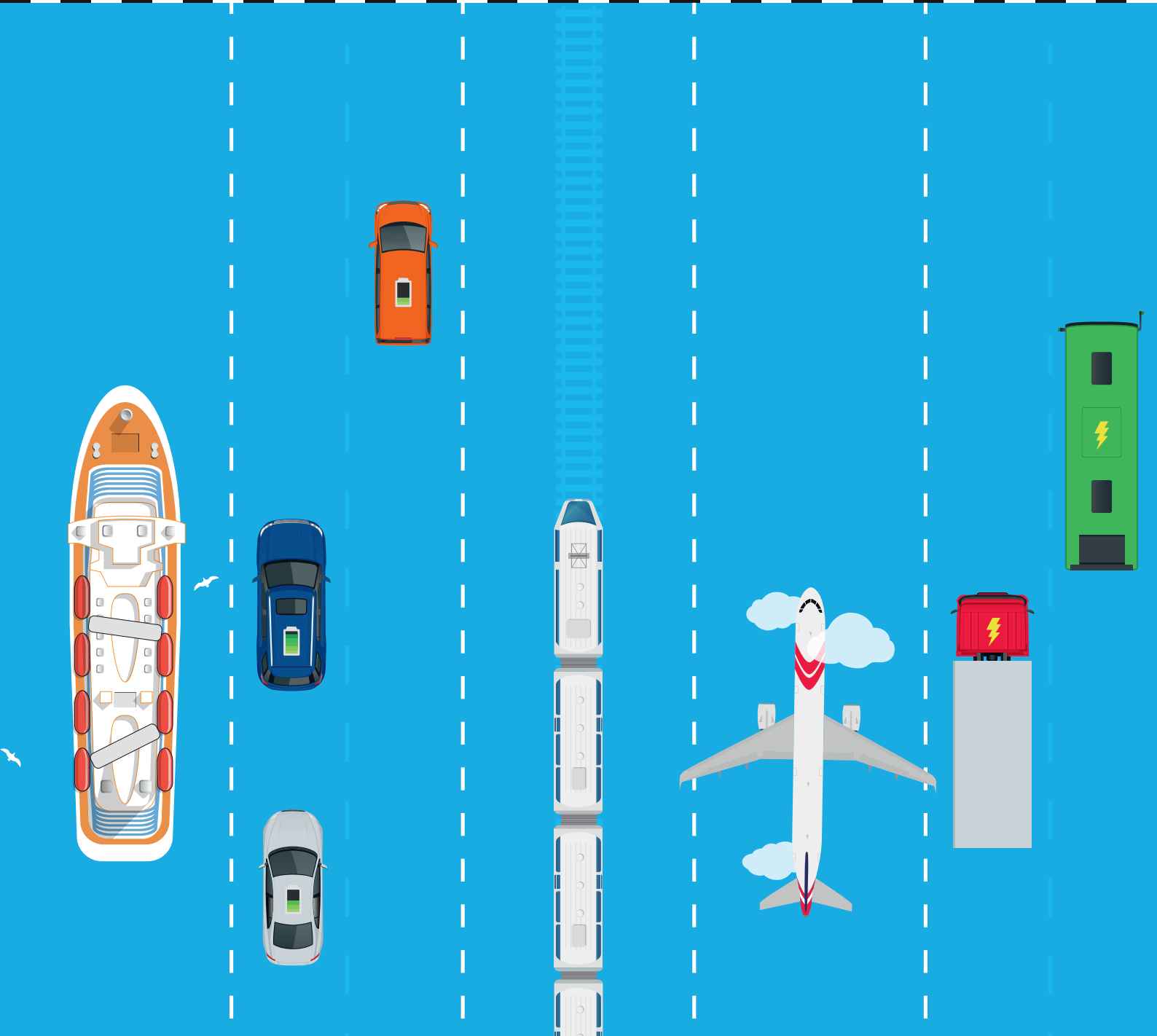
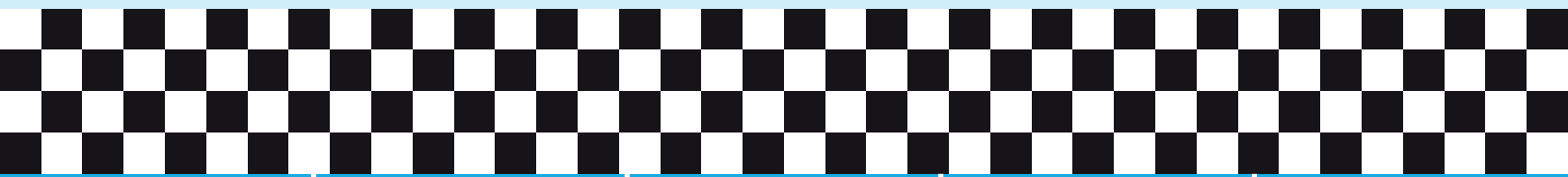


Die EU-Wahlen 2024: Vollgas oder Vollbremsung?

10 Empfehlungen für einen sicheren, erfolgreichen und
klimaneutralen Verkehrssektor in Europa

Oktober 2023



Europa muss bei der Bekämpfung des Klimawandels ein weltweiter Vorreiter werden. Das ist unsere Pflicht – historisch und mit Blick auf die Zukunft, die wir künftigen Generationen hinterlassen wollen. Wir müssen dringend unsere Industrie und Wirtschaft modernisieren, wenn wir nicht hinter die USA und Asien zurückfallen wollen. Der Green Deal hat Menschen in Europa und darüber hinaus Hoffnung gegeben. Viel wurde in den letzten Jahren erreicht, aber noch lange nicht genug. Mehr denn je muss die EU jetzt den Übergang zu einer Wirtschaft ohne fossile Brennstoffe beschleunigen, um den hohen Energiepreisen entgegenzuwirken, im Rennen um emissionsfreie Technologien zu bestehen und den Klimawandel tatsächlich zu bremsen. Hier sind zehn Empfehlungen, wie Europa schneller einen klimaneutralen Verkehrssektor erreichen kann.



Richtlinien empfehlungen



1

Ein 1 Billion Euro schwerer Klima-Investitionsplan für öffentliche und private Investitionen bis 2030

Was der EU ungeachtet aller Ziele und Regulierungen fehlt, ist ein überzeugender Klima-Investitionsplan, der Menschen und Unternehmen beim Übergang auf umweltfreundliche Fahrzeuge, Häuser und Energiequellen unterstützt. Solch ein Klima-Investitionsplan könnte nachhaltige und verantwortungsvolle Lieferketten, grüne Technologien „Made in Europe“ und die Ausweitung von Schlüsseltechnologien fördern. Dazu zählen Batterien, Kraftstoffe auf Basis von grünem Wasserstoff, wie Ammoniak für Schiffe oder E-Kerosin für Flugzeuge, sowie grüner Stahl und Aluminium für die Automobilindustrie.

✓ Die neue EU-Kommission sollte innerhalb der ersten 100 Tage nach ihrem Amtsantritt einen umfassenden Klima-Investitionsplan im Umfang von 1 Billion Euro bis 2030 vorschlagen, der auf den europäischen Aufbauplan NextGenerationEU folgt. Damit ließe sich die Nachfrage nach sauberer Energie erhöhen – zum Beispiel durch einen umfassenderen sozialen Klimafonds – und das Angebot an emissionsfreien Technologien ausbauen. Mit dem Investitionsplan soll der EU-Innovationsfonds massiv aufgestockt und zu einem 300 Mrd. Euro schweren Fonds (ähnlich dem US Inflation Reduction Act) ausgebaut werden. Gleichzeitig sollten staatliche Einzelbeihilfen für Unternehmen („Temporary Crisis and Transition Framework“ – TCTF) abgeschafft werden. Subventionen sind keine Alternative zu Regulierungen - vielmehr müssen entscheidende Gesetze, etwa zu Emissionsnormen, beibehalten oder ehrgeiziger gestaltet werden. Fehlen solche Regulierungen, dann sollten sie als Teil der Revision des EU-Klimapakets Fit-for-55 in 2026-2027 vorgeschlagen werden. Dies gilt etwa für grünen Stahl in der Automobilindustrie.



2

Dauerhafte Abgaben der Ölindustrie auf ihre Gewinne für mehr Investitionen in eine faire Energiewende

Die größten westlichen Ölkonzerne haben 2022 durch hohe Ölpreise Gewinne in Höhe von 200 Milliarden US-Dollar gemacht. Der Spitzenreiter des OPEC-Ölkartells Saudi-Arabien verdiente 2022 rund 160 Milliarden und ist bestrebt, die Ölpreise weiter in die Höhe zu treiben. Wir erleben derzeit einen Vermögenstransfer historischen Ausmaßes von Europa in andere Länder, der die Inflation antreibt und Europa ärmer macht. Zudem haben westliche Ölmultis nur 5 Prozent ihrer Gewinne aus dem Jahr 2022 in kohlenstoffarme Energiequellen investiert. Deshalb ist es dringend notwendig, Übergewinne der Ölindustrie zu besteuern und mit den Einnahmen die Souveränität Europas im Energiesektor zu stärken.

✓ Die befristete EU-Übergewinnsteuer sollte in eine dauerhafte Abgabe auf Gewinne durch fossile Brennstoffe umgewandelt werden, um Gewinne infolge von Preisschwankungen abzuschöpfen und die Preismanipulationen der OPEC in Schach zu halten. Darüber hinaus sollte in den EU-Klimazielen für 2040 ein klar definierter Pfad für den Ausstieg aus der Öl- und Gasproduktion festgelegt werden. Darauf aufbauend sollten neue Regulierungen für Ölkonzerne erlassen werden, die Investitionen in die klimaneutrale Energiewende vorsehen.



3

EU-Maßnahmen für vollelektrische Firmenflotten bis 2030

Zwei Drittel aller Neuwagen in Deutschland werden als Firmenfahrzeuge zugelassen. Europaweit sind es sechs von zehn Autos. Vor allem deutsche Automobilhersteller profitieren von diesem Markt, da Deutschland und viele weitere EU-Regierungen massive Steuervergünstigungen für Firmenwagen gewähren. Der Firmenwagenmarkt ist aktuell allerdings immer noch vom Verbrenner dominiert. Unternehmen liegen beim Umstieg auf E-Autos deutlich hinter privaten Haushalten zurück. Dabei haben Firmenwagenflotten angesichts der kurzen Besitzdauer und hohen Kilometerleistung ein enormes Potenzial, die Elektrifizierung und damit Einsparungen von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor voranzutreiben. Die Elektrifizierung von Dienstwagen ist der größte ungenutzte Hebel, um das Ziel der Bundesregierung, 15 Millionen E-Autos bis 2030 auf deutschen Straßen zu haben, zu erreichen.

✓ Deutschland sollte sich in der EU für verbindliche Elektrifizierungsziele für große Flotten einsetzen, damit sämtliche Fahrzeuge großer Unternehmen bis spätestens 2028 auf vollelektrische Antriebe umgestellt werden. Zusätzlich sollte Deutschland die Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen reformieren, um Diesel- und Benzin-Firmenwagen auch in kleinen Flotten bis 2030 schrittweise abzuschaffen.



4

18 Millionen kompakte und erschwingliche Elektroautos „Made in Europe“ bis 2030

Wir brauchen eine Strategie für erschwingliche, elektrisch- betriebene Kompaktwagen. Bisher setzen europäischer Autohersteller auf SUVs und hohe Preise. Dadurch verzögert sich die Einführung kostengünstiger Elektroautos und es besteht die Gefahr, dass diese künftig aus China importiert werden. Die Nachfrage nach elektrischen Kompaktwagen ist in Europa groß, denn sie verbrauchen weniger kritische Mineralien, haben eine bessere Energiebilanz und sind umweltfreundlicher. Gleichzeitig sind es genau die Autos, die wir brauchen, um in aufstrebenden Märkten wettbewerbsfähig zu sein.

✓ *Deutschland sollte sich dafür einsetzen, dass der EU-Klima-Sozialfonds Länder dazu verpflichtet, den erschwinglichen Zugang zu Elektromobilität zu ermöglichen, zum Beispiel über "Social Leasing". Steuerliche Anreize sollten ressourceneffiziente Fahrzeuge fördern. Deutschland sollte sich auf EU-Ebene für neue Umweltnormen für Elektrofahrzeuge einsetzen, die dem Wettlauf um immer größere und schwerere Fahrzeuge ein Ende setzen und Autohersteller dazu ermutigen, die energieeffizienten, elektrisch betriebenen Kompaktfahrzeuge zu produzieren, die wir brauchen.*



5

Neue EU-Netzausbau-Verordnung zur Förderung von erneuerbaren Energien, Elektrifizierung und bidirektionalem Laden

Europa muss so schnell wie möglich vollständig elektrifiziert werden und dabei immense Mengen an Wind- und Solarenergie ins Netz integrieren. Damit steht der größte Umbau des Stromnetzes in der Geschichte an. Die Art und Weise, wie elektrische Pkw und Lkw sowie Wärmepumpen in das Netz integriert werden, wird darüber entscheiden, ob und zu welchen Kosten dieser Übergang vollzogen werden kann. Intelligentes und bidirektionales Laden kann die Kosten für den Netzausbau deutlich senken und Milliarden an Steuergeldern sparen. Die Batteriekapazität unserer E-Auto-Flotte wird 2030 bereits so hoch sein, dass sie 32 Millionen Haushalte eine Woche lang mit Strom versorgen könnte; 2040 wären es über 150 Millionen Haushalte.

✓ *Deutschland sollte sich für eine neue EU Netzausbau-Verordnung zur Förderung robusterer und flexiblerer Stromnetze in der EU einsetzen, damit die EU-Mitgliedstaaten Hunderte Millionen E-Autos reibungslos integrieren können. Das Ergebnis wären mehr Flexibilität und eine verbesserte Steuerung bzw. Senkung der Nachfrage. Darüber hinaus würden der Ausbau und die Modernisierung bestehender Netze vorangetrieben werden, so dass einem schnellen Ausbau der erneuerbaren Energien und der Elektrifizierung von Gebäuden und dem Verkehr nichts mehr im Weg steht. Gleichzeitig sollte die Verordnung Hindernisse für E-Autos als Energiespeicher aus dem Weg räumen und bidirektionales Laden verpflichtend für alle neuen E-Autos einführen.*



6

EU-Maßnahmen zur Vermeidung klimaschädlicher Kondensstreifen im Luftverkehr bis 2030

Kondensstreifen entstehen aus den Abgasen von Flugzeugen. 2018 waren sie für zwei Drittel der Klimawirkung des Luftverkehrs verantwortlich. Sie bilden künstliche Wolken und behindern in der Nacht die Wärmeabstrahlung von der Erdoberfläche. Im Gegensatz zu CO₂ ist die Wirkung von Kondensstreifen vorübergehend und entsprechende Maßnahmen würden ihren Erwärmungseffekt sofort verringern. Die Klimawirkung des Luftverkehrs könnten mit minimalen Kosten um ein Viertel reduziert werden, indem der Gehalt von schädlichen Aromatenverbindungen und Schwefel im Kerosin reduziert wird. Kondensstreifen lassen sich zudem gänzlich vermeiden, wenn eine sehr kleine Zahl von Flügen so umgeleitet wird, dass sie die kalten und feuchten Bereiche der Atmosphäre meiden, in denen Partikelemissionen zur Wolkenbildung führen.

✓ *Deutschland sollte sich für eine EU- Norm zur Verringerung des Aromatengehalts von Kerosin für alle in Europa verkauften Flugzeugtreibstoffe einsetzen sowie ein Überwachungs- und Meldesystems für alle von der EU abgehenden Flüge einführen (einschließlich internationaler Flüge). Außerdem sollten EU-weit Regulierungsoptionen zur Förderung von Flugrouten erarbeitet werden, die Kondensstreifen vermeiden.*



7

Eine Industriestrategie, um Europa zu einem weltweit führenden Anbieter von E-Fuels für die Schiff- und Luftfahrt zu machen

Die internationalen Emissionen des Luft- und Seeverkehrs machen schon heute 20 Prozent der gesamten Transportemissionen in Deutschland aus. Wenn Deutschland nicht gegensteuert, werden steigende Emissionen in diesen Sektoren das Erreichen von Klimaneutralität im Jahr 2045 verhindern. Flugzeuge und Schiffe können nur dann nachhaltig dekarbonisiert werden, wenn sie zu 100 Prozent mit grünen Kraftstoffen angetrieben werden. Da Biokraftstoffe entweder nicht nachhaltig sind (Lebensmittelknappheit) oder ihre Produktion nicht skalierbar ist (aus Abfall gewonnen), müssen die meisten Flugzeuge und Schiffe mit wasserstoffbasierten E-Fuels wie Ammoniak und E-Kerosin angetrieben werden. Die EU hat bereits kleine Schritte in Richtung eines Umstiegs unternommen, indem sie im Rahmen von ReFuelEU Aviation E-Kerosin für die Luftfahrt vorschreibt und mit der FuelEU-Maritime-Verordnung Anreize für Wasserstoff in der Schifffahrt schafft. Diese Ansätze müssen verstärkt und durch eine Industriestrategie für den Ausbau der Produktion sauberer Antriebsstoffe für diese Bereiche ergänzt werden.

✓ *Die Dekarbonisierungsziele der beiden Verordnungen FuelEU Maritime und RefuelEU Aviation sollten an die Netto-Null-Ziele der EU geknüpft werden, mit dem Ziel, bis spätestens 2050 vollständig auf grüne Kraftstoffe umzusteigen. Ein Teil der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung sollte verwendet werden, um den Ausbau der Produktion von E-Fuels für die Schifffahrt und den Luftverkehr zu unterstützen. Um eine maximale Verfügbarkeit von E-Fuels für die Luft- und Schifffahrt zu gewährleisten, sollten Gesetzgeber ihre Verwendung im Straßenverkehr ablehnen. Nur die effizientesten Schiffe der Klasse A sollten EU-Häfen anlaufen dürfen.*



8

Maßnahmen zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung durch Geschäftsflugzeuge, Privatjets, Premium-SUVs und Superyachten

Die umweltschädlichsten SUVs, luxuriöse Pick-up-Trucks, stoßen bis zu 9-mal mehr CO₂ aus als ein durchschnittlicher Neuwagen. Weltweit verursachen 1 Prozent aller Menschen 50 Prozent der Luftverkehrsemissionen. Privatjets sind bis zu 14-mal umweltschädlicher als kommerzielle Flugzeuge. Langstreckenflüge, meist Geschäftsreisen, sind für mehr als die Hälfte der Luftverkehrsemissionen in der EU verantwortlich. Gleichzeitig sind sie jedoch von der CO₂-Bepreisung ausgenommen. Eine einzige Yacht stößt im Durchschnitt so viel CO₂ aus wie 366 Autos pro Jahr. Es ist an der Zeit, die größten Verschmutzer zu zwingen, Teil der Lösung zu werden.

✓ *Die Ungleichheit bei CO₂-Emissionen durch die Nutzung von Luxusfahrzeugen wie Privatjets, Yachten und SUVs und durch Geschäftsreisen ist inakzeptabel und muss ein Ende haben. Die EU sollte den Verkehr und das Landen bzw. Anlegen von nicht emissionsfreien Privatjets und Superyachten ab 2030 verbieten und Gewichts- und Größenbeschränkungen für Autos einführen, um den Trend zu immer größeren und schwereren Fahrzeugen umzukehren. Deutschland sollte sich für die Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems auf alle inner- und außereuropäischen Flügen einsetzen.*



9

Volle Auslastung der Schiene durch mehr Wettbewerb und mehr Nachtzüge

Die Bahn ist eine der saubersten Arten zu reisen. Doch Auslandsreisen mit dem Zug sind nach wie vor unnötig kompliziert, da sich Bahngesellschaften beim internationalen Fahrkartenverkauf querstellen und Fahrgastrechte einschränken. Mangelnder Wettbewerb führt zu hohen Preisen und schlechtem Service. Es sind dringend Investitionen in die Digitalisierung und Modernisierung des bestehenden Schienennetzes und der Schienenfahrzeuge notwendig. Die EU sollte zudem mehr in europäische Nachtzüge investieren, die 28-mal sauberer sind als Flugreisen.

✓ *Die EU muss Bahnbetreiber dazu zwingen, den Fahrkartenverkauf durch Dritte zu ermöglichen, internationalen Reisenden Fahrgastrechte garantieren und von wettbewerbsrechtlichen Befugnissen der Kommission Gebrauch machen, um gegen monopolistisches Preisverhalten vorzugehen. Um ein europaweites Nachtzugnetz zu schaffen, bedarf es niedrigerer Trassenpreise und direkte finanzielle Unterstützung.*

**10**

Ein Zwischenziel mit Emissionsreduzierungen um 90 Prozent bis 2040

Die neue EU-Kommission muss der Industrie und den EU-Bürger:innen einen klaren Weg vorgeben, wie Emissionen nach 2030 auf Netto-Null gesenkt werden sollen. Das Ziel der EU für 2040 muss in die Überarbeitung der wichtigsten Klima-Verordnungen einfließen, z. B. für Autos und Flugzeuge. Außerdem müssen klare Vorgaben für den Ausstieg aus dem Öl- und Gassektor festgelegt werden, der insgesamt 63 Prozent der CO₂-Emissionen in der EU verursacht.

✓ Die EU sollte ein Klimazwischenziel von mindestens 90 Prozent (im Vergleich zu 1990) für 2040 festlegen, das die internationale Schifffahrt und den Luftverkehr vollständig mit einbezieht. Dafür müssten im Verkehrssektor Emissionen um mindestens 70 Prozent gesenkt werden. Die Strategie für 2040 sollte einen klaren Zeitplan und ein Enddatum für den Ausstieg aus der Nutzung von Erdöl festlegen und den Weg für zusätzliche Regulierungen ebnen, die die Erdölindustrie zur Finanzierung der Energiewende zwingen.

Der Öl- und Gassektor verursachen zusammen insgesamt **63** Prozent der CO₂-Emissionen in der EU.

TRANSPORT & ENVIRONMENT

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Nadine Mingers
EU Elections Coordinator
nadine.mingers@transportenvironment.org



Volle Auslastung der Schiene durch mehr Wettbewerb und mehr Nachtzüge

9

Ein Zwischenziel mit Emissionsreduzierungen um 90 Prozent bis 2040

10

Ein 1 Billion Euro Klima-Investitionsplan für öffentliche und private Investitionen

1