

“Das Deutschlandticket ist ein Geniestreich Volker Wissings”

Alle Erörterungen zum Klimaschutz verdeutlichen, dass dem Sektor Verkehr besondere Aufmerksamkeit gebührt. Michael Theurer, Verkehrsstaatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, erläutert, wie in den kommenden Jahren Mobilität noch umweltschonender werden kann.

Herr Theurer, dass Klimaschutz auch Veränderungen im Verkehr notwendig macht, leuchtet jedermann ein. Mit welchen Lösungen dürfen wir in den nächsten Jahren rechnen?

Die größte Herausforderung besteht darin, die Klimaschutzziele und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen miteinander zu verbinden. Diesem Gedanken hat sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verschrieben. In den Jahren 2022 und 2023 hat Deutschland die Gesamtklimaziele erreicht. Die Sektoren Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft haben jedoch ihre spezifischen Ziele verfehlt. An die Stelle von Verboten müssen wir künftig Anreize durch Innovationen und Technologie setzen. Weil die verkehrsbedingten Emissionen aus individuellem Handeln vieler Menschen resultieren, ist es notwendig, ihnen klimafreundliche Alternativen zu bieten, die alltagstauglich sind.

Der Verkehrssektor hat seine Klimaziele verfehlt. Wie sieht es mit dem Bereich Gebäude aus?

In Bezug auf Gebäude stellt die Modernisierung des Altbestands die größte Herausforderung dar. Das Gebäudeenergiegesetz soll dazu führen, moderne und ganz unterschiedliche Technologien zur Erreichung der Klimaziele zu nutzen, wie zum Beispiel Wärmepumpen oder Holzheizungen. Diese Diversität in den Lösungen ist auch unser Leitmotiv im Verkehr. Beispielsweise habe ich kürzlich mein privates Auto mit einem dem klimafreundlichen Kraftstoff HVO 100 bestehend aus Rest- und Abfallstoffen betankt. Dass dieser nun an öffentlichen Tankstellen in Deutschland zur Verfügung steht, geht auf eine Initiative der FDP in der Bundesregierung zurück. Solche Kraftstoffe können einen bedeutenden Beitrag zur Klimaneutralität leisten angesichts von 50 Millionen PKW in Deutschland.

Sehen Sie in E-Fuels mehr Potenzial als in Wasserstoff für den Verkehr?

Wasserstoff ist ein unabdingbares Vorprodukt bei der Herstellung von E-Fuels. Wir haben bedeutende Fortschritte bei der Förderung erneuerbarer Energien erzielt, einschließlich der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen. Überschüssiger Windstrom kann in Wasserstoff umgewandelt und gespeichert werden, um daraus synthetische Kraftstoffe wie E-Diesel und E-Kerosin zu produzieren. Diese Kraftstoffe sind essenziell für den klimafreundlichen Wandel des Flugverkehrs und schwerer Nutzfahrzeuge. Wir setzen auf ein breites Spektrum an Lösungen, von batteriebetriebenen Fahrzeugen bis hin zu synthetischen Kraftstoffen.

Wie kann der Güterverkehr stärker auf die Schiene verlagert werden?

Wir haben uns im Koalitionsvertrag das anspruchsvolle Ziel gesetzt, den Anteil des Schienengüterverkehrs von derzeit 19% auf 25% zu erhöhen. Andere Länder wie Österreich zeigen, dass dies möglich ist. Das deutsche Schienennetz ist jedoch überlastet und sanierungsbedürftig. Wir haben die Mittel für die Schiene im Haushalt 2024 von 9 auf 16 Milliarden Euro erhöht. Von 2024 bis 2027 wird es insgesamt 27,3 Milliarden Euro zusätzliche Mittel geben als ein klares Bekenntnis der Bundesregierung zur Schiene.

Wie können wir Menschen für nachhaltige Mobilität gewinnen?

Die überzeugendste Methode, Menschen für Nachhaltigkeit zu gewinnen, besteht darin, ihnen technologische Lösungen anzubieten, die ihre Mobilitätsbedürfnisse und den Klimaschutz vereinen. Nicht Verzicht, sondern Angebote klimafreundlicher Alternativen wird die Menschen erreichen. Das Deutschlandticket ist ein Beispiel: Es macht die Nutzung von Bus und Bahn unkompliziert und erschwinglich. Durch das Deutschlandticket konnten wir bereits einen nachweisbaren Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr beobachten. Das Deutschlandticket ist ein echter ein Geniestreich Volker Wissings.

Wie kann Mobilität im ländlichen Raum gelingen?

Der ländliche Raum erfordert innovative Lösungen wie ein leistungsfähiges Schienennetz und attraktive Verkehrsknotenpunkte als Basis, ergänzend dazu autonome Shuttlebusse, die flexibel und on demand Menschen abholen können. Darüber hinaus spielt die individuelle Mobilität eine wichtige Rolle. Hierzu zählen Elektrofahrzeuge und Fahrräder, die durch lokale Photovoltaikanlagen aufgeladen werden können. Wir fördern auch den Bau von Fahrradparkhäusern, um die Nutzung von Fahrrädern im ländlichen Raum zu unterstützen. Die intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger ist der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität.

Sind damit auch Gesetzesänderungen gemeint?

Wir haben das Klimaschutzgesetz flexibilisiert, sodass es jetzt einen sektorübergreifend ansetzt. Das führt dazu, dass der Klimaschutz dort erbracht wird, wo es volkswirtschaftlich am verträglichsten ist. Auch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz wurde verabschiedet, was die Planung von Infrastrukturvorhaben entbürokratisiert, digitalisiert und damit deutlich beschleunigt. Und zudem hat der Bundestag die Reform des Bundesschienenwegeausbaugesetz auf den Weg gebracht, mit dem zügigere Investitionen in die Schiene ermöglicht werden. Das ist ein weiterer großer Schritt.

Artikel von Katharina Friemert