

Greenpeace zieht Bilanz: Die Verkehrspolitik der Großen Koalition von 2013 bis 2017

Greenpeace zieht Bilanz:

Die Verkehrspolitik der Großen Koalition von 2013 bis 2017

→Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Rund 580.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.

Greenpeace zieht Bilanz: Die Verkehrspolitik der Großen Koalition von 2013 bis 2017

Einführung und Zusammenfassung

Die verkehrspolitische Bilanz der Großen Koalition fällt insgesamt verheerend aus.¹ Weder für Umwelt- und Klimaschutz, noch für saubere Luft in Städten oder eine zukunftsfähige Mobilität hat die Große Koalition in den vergangenen Jahren ernsthafte Anstrengungen unternommen. Im Gegenteil, alle wirksamen Vorschläge wurden blockiert, oder es wurden Scheinlösungen verabschiedet, die vor allem den kurzfristigen Interessen der Autokonzerne, nicht aber dem Schutz von Mensch und Umwelt dienten. So verwundert es nicht, dass - trotz vollmundiger Ankündigungen der Bundeskanzlerin beim Klimaschutz - die CO₂-Emissionen im Verkehr seit etwa 2013 weiter steigen statt deutlich zu sinken.

Auch der dringende Umbau der deutschen Verkehrsinfrastruktur in Richtung umweltfreundliche, elektrische, vernetzte und damit moderne Mobilitätsangebote wurde nicht vorangetrieben. Die Regierung setzte stattdessen auf Milliardenprogramme für den Straßenbau, Förderung des Flugverkehrs, eine symbolische Mautdebatte und die Verteidigung des Status quo. Die Verkehrspolitik der Großen Koalition ist im 20. Jahrhundert stecken geblieben.

Die positiven gesellschaftlichen Trends gerade in Städten, z.B. in Berlin, für den Verzicht auf oder die gemeinschaftliche Nutzung von PKW, vernetzte ÖPNV-Angebote oder die verstärkte Nutzung des Fahrrads im Innenstadtverkehr wurden und werden nicht wirksam befördert. Hier verpasst die Bundesregierung die Chance, durch ein wirksames Umsteuern bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gerade die städtischen Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Im Gegenteil: Die Kommunen werden mit Problemen wie zu dreckiger Luft, Klimaschutz, Flächennot durch überbordenden privaten Autoverkehr, Verkehrskollaps, mangelnde Sicherheit und Verkehrstoten allein gelassen.

Der Dieselskandal ist ein Wendepunkt für die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie und Verkehrspolitik. Er hat aufgedeckt, mit welch krimineller Energie die Autokonzerne notwendige Umwelt- und Klimaschutzgesetzgebungen systematisch unterlaufen. Sie versuchen - ähnlich wie vor wenigen Jahren die Energieindustrie - aus kurzfristigem Profitinteresse eine in dieser Form und in diesem Umfang nicht mehr zukunftsfähige Technologie salonfähig zu halten. Noch viel schlimmer aber ist, dass sich die Politik über Jahre zum Mitwisser und Komplizen einer solchen Strategie gemacht hat und bis heute nicht bereit ist, die notwendigen Konsequenzen aus dem Skandal zu ziehen. Der Dieselskandal selbst - sowie der Umgang damit - bedeutet für Industrie wie Politik einen enormen Imageschaden und Vertrauensverlust. Der deutschen Automobilindustrie droht sogar der wirtschaftliche Niedergang, sofern sie nicht schnell auf moderne und umweltfreundliche Mobilitätsdienstleistungen, Elektromobilität und die Produktion sauberer und leichterer PKW umschwenkt.

¹ Greenpeace bewertet die zentralen verkehrspolitischen Projekte der aktuellen Bundesregierung und prüft sie auf ihre Wirkung hinsichtlich zentraler gesellschaftlicher Herausforderungen wie Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit, Innovationen und Zukunftsfähigkeit. Eine besondere Rolle kommt in dieser Betrachtung der Automobilindustrie und dem Dieselskandal zu. Hier bewertet Greenpeace insbesondere die Art und Weise, wie die Bundesregierung mit einem der größten industrie- und umweltpolitischen Skandale der deutschen Nachkriegsgeschichte umgegangen ist. Die verkehrspolitische Bilanz von Greenpeace verfolgt dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zudem ist uns bewusst, dass die verkehrspolitischen Entwicklungen und Wirkungen durch vorherige Bundesregierungen mit beeinflusst wurden.

1. Umwelt- und Gesundheit

Klimaschutz

Der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor ist seit Jahren unverändert hoch und zuletzt sogar wieder leicht angestiegen. Damit ist der Verkehrsbereich inzwischen das Sorgenkind des Klimaschutzes. Daran scheint Minister Dobrindt auch nichts ändern zu wollen – es fehlt am Willen und am Konzept zum Klimaschutz im Verkehr.

Der deutsche Verkehrssektor (zu ca. 95 Prozent PKW-Straßenverkehr, ohne Güter- und Flugverkehr) hat im Jahr 1990 162 Millionen Tonnen Kohlendioxid [CO₂] ausgestoßen, bis kurz vor der Jahrtausendwende stieg dieser Wert auf über 184 Millionen Tonnen CO₂, um dann im Jahr 2009 auf den bisherigen Tiefststand von 152 Millionen Tonnen CO₂ zu sinken. Seitdem sind die Emissionen im Jahr 2016 wieder auf 165 Millionen Tonnen CO₂ gestiegen (seit 2013 um sieben Millionen Tonnen) und liegen damit sogar oberhalb des Wertes für das Jahr 1990.²

CO₂-Grenzwerte für die PKW-Flotten haben sich als klimapolitisches Instrument nicht bewährt. Alle Effizienzgewinne wurden von stärkerer Motorisierung, mehr Gewicht der Fahrzeuge und höherer Laufleistung aufgefressen. Die Bundesregierung hat dieser Entwicklung nicht entgegen gewirkt. Da die Testverfahren fernab der Realität stattfinden, gelten die Verbrauchsangaben der Hersteller nur auf dem Papier. Auf der Straße verbrauchen die Fahrzeuge rund 40 Prozent mehr als nach Herstellerangaben. Dieser Unterschied lag 2001 lediglich bei 9 Prozent.³

Da CO₂-Grenzwerte nicht zur dringend notwendigen absoluten Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor führen, braucht es einen instrumentellen Neuanfang: In einem ersten Schritt ein „downsizing“ auf allen Ebenen, das heißt eine Verringerung von Gewicht und Größe der Fahrzeuge. Weiterhin einen Umbau der Verkehrsinfrastruktur in Richtung umweltfreundlichere Mobilitätsangebote. Und längerfristig letztlich einen klaren politischen Rahmen für den verbindlichen Ausstieg aus Verbrennungsmotoren.

Auch die Entwicklungen im Flug- und Straßengüterverkehr sind negativ: So stiegen die Emissionen im Straßengüterverkehr in den letzten 20 Jahren um 16 Prozent, von jährlichen 34 auf fast 40 Millionen Tonnen CO₂. Eine Minderung, geschweige denn eine Trendumkehr ist nicht in Sicht. Der Flugverkehr ist sogar der am stärksten angewachsene Sektor bei den Emissionen aus dem Verkehr. Ihm wird heute ein Beitrag zur Klimaerwärmung von etwa vier bis fünf Prozent zugerechnet, Tendenz schnell steigend. Auch weiterhin wird der Luftverkehr stark subventioniert, der Steuerausfall durch Befreiung des Sektors von der Kerosinsteuern und der Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge wird vom Umweltbundesamt auf über 10 Milliarden Euro pro Jahr beziffert.⁴

² BMWi, Gesamtausgabe Energiedaten, Tabelle 9: Emissionen von Kohlendioxid, Stickstoffoxiden, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Gesamtstaub nach Quellkategorien, vom 16.03.2017 unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Binaer/Energiedaten/Energie-und-Umwelt/energiedaten-energie-umwelt-1-xls.xlsx?__blob=publicationFile&v=15

³ Tietge et al. 2016: From laboratory to road – A 2016 update of official and ‚real-world‘ fuel consumption and CO₂ values for passenger cars.

⁴ Umweltbundesamt 2016: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016 unter <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016>

Immerhin hat die Bundesregierung mit dem Klimaschutzplan 2050 konkrete CO₂-Reduktionsziele für einzelne Sektoren beschlossen. Für den Verkehrssektor bedeutet dies eine Reduktion der Emissionen um 40-42 Prozent bis 2030. Im Vergleich zur bisherigen Bilanz eine echte Herausforderung für die kommende Bundesregierung.

Greenpeace hat vorgerechnet, welchen Beitrag Deutschland für die im Klimavertrag von Paris formulierte Temperaturgrenze von maximal 1,5 Grad Celsius Klimaerwärmung leisten müsste: Bereits in 2035 müsste der Verkehr (weitgehend) emissionsfrei sein.⁵ Konkret heißt das, dass ab 2035 keine Autos mehr mit Verbrennungsmotoren auf deutschen Straßen fahren dürfen. Aufgrund des Lebenszyklus der Fahrzeuge ist daher bereits ein Zulassungsverbot ab 2025 notwendig. Wegen der hohen Schadstoffbelastungen in den Städten empfiehlt sich ein schnelleres Vorgehen, dort sollte bis 2030 der Verkehr komplett emissionsfrei sein. Von einem solchen Kurs ist die Bundesregierung derzeit meilenweit entfernt.

Gesundheitsschutz

Aufgrund der schlechten Luft in 28 deutschen Städten hat die EU-Kommission inzwischen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet. Die Auswirkung der Luftqualität auf die Gesundheit sind immens: Die EU-Umweltbehörde EEA hat berechnet, dass die Luftverschmutzung jedes Jahr zu ca. 70.000 vorzeitigen Todesfällen durch Stickoxide in Europa führt, davon allein in Deutschland über 10.000.⁶

Ursache überschrittener Stickoxid-Grenzwerte in Städten sind vornehmlich Dieselautos mit einem Anteil von 67 Prozent an den Stickoxidemissionen aus dem Verkehr – auch, da die Fahrzeuge deutlich mehr als die erlaubten 80 Milligramm pro Kilometer ausstoßen. Das Umweltbundesamt hat 2017 die Werte für Dieselautos in Deutschland gemessen. Selbst die neuesten Euro 6 Modelle liegen im Schnitt mehr als das 6-fache über dem geltenden Grenzwert.⁷

Den Städten fehlen die Instrumente, um die Schadstoffbelastung zu reduzieren, die ihnen die Autoindustrie eingebrockt hat. Ihnen bleibt nur, Fahrverbote auszusprechen. Andere Einzelmaßnahmen - wie die Elektrifizierung von kommunalen Flotten, Bussen und Taxen, Tempobeschränkungen, Verkehrsverlagerung auf Bus und Bahn (die trotzdem wichtig sind) - bringen vergleichsweise wenig oder sind nicht schnell verfügbar, wie ein Wirkungsgutachten für die am stärksten verschmutzte Stadt Stuttgart gezeigt hat.⁸

Nur Fahrverbote und eine Blaue Plakette, die den Kommunen die Möglichkeit gäbe, die dreckigsten Dieselautos aus den Städten herauszuhalten, brächte eine ausreichende Reduzierung der Schadstoffbelastung. Doch Verkehrsminister Dobrindt verweigert diese Lösung und torpediert die Einführung einer solchen Plakette – entgegen dem einstimmigen Beschluss aller Umweltminister Deutschlands.⁹ Dass der Ausschluss der dreckigsten Diesel die einzige wirksame Maßnahme ist, hat auch unlängst das Verwaltungsgericht Stuttgart

⁵ NewClimate Institute im Auftrag von Greenpeace Deutschland, Kurzstudie: Was bedeutet das Pariser Abkommen für den Klimaschutz in Deutschland?, vom 02.2016 unter https://www.greenpeace.de/files/publications/160222_klimaschutz_paris_studie_02_2016_fin_neu.pdf

⁶ Europäische Umweltagentur EEA 2016: Report Air quality in Europe - 2016 report unter file:///daten_server.speicher.gpd/user/homes/RDrenkha/Downloads/THAL16127ENN_Air_quality_in_europe_report_2016.pdf

⁷ Umweltbundesamt, Presseerklärung Nr. 16/2017: Stickoxid-Belastung durch Diesel-Pkw noch höher als gedacht, vom 25.04.2017 unter <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-hoher>

⁸ Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2017: Wirkungsgutachten Luftreinhalteplan Stuttgart, unter https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Praesentationen/170214_Pr%C3%A4sentation_Wirkungsgutachten_Luftreinhalteplanung_Stuttgart.pdf

⁹ Sonderumweltministerkonferenz, 7.4.2016 in Hamburg, Beschlussniederschrift unter www.umweltministerkonferenz.de/documents/SonderUMK_entgeltige_Beschlussniederschrift_.pdf

bestätigt¹⁰ – und die Stadt faktisch zur schnellen Einführung von Fahrverbots verdonnert. Allerdings ist das Urteil noch nicht letztinstanzlich.

Inzwischen unterstützen 57 Prozent der Deutschen Fahrverbote für schmutzige Autos, um die schlechte Luftqualität in Städten zu verbessern, wie eine repräsentative Umfrage im Auftrag von Greenpeace im Juli 2017 ergab.¹¹

Der Dieselskandal

In die Amtszeit von Bundesverkehrsminister Dobrindt fällt einer der größten Umwelt- und Industrieskandale der Bundesrepublik. Der Dieselskandal - begonnen bei Volkswagen und dann zu einem Branchenskandal angewachsen - zeigt auch die Verfehlungen einer viel zu engen Verbindung zwischen Regierung und Autolobby. Da Politik und Behörden ihrer Aufsichtspflicht nicht nachgekommen sind, steht inzwischen die Dieseltechnologie vor einem selbstverschuldeten Niedergang. Im Dieselskandal hat Dobrindt stets die Verantwortung von sich gewiesen, unzulängliche Rückrufaktionen genehmigt, fadenscheinige rechtliche Volten der Autokonzerne durchgehen lassen und den Gesundheitsschutz achtlos beiseite geschoben. Auch zwei Jahre nach dem Bekanntwerden des Skandals werden neue Dieselautos auf die Straße gebracht, deren Schadstoffausstoß ein Vielfaches über dem Grenzwert liegt.

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) - und damit das Verkehrsministerium - haben über Jahre zugelassen, dass die Produkte der Autohersteller, etwa bezüglich der Abgaswerte, gar nicht wirklich geprüft wurden. Die Industrie hat zusammen mit von ihnen selbst ausgewählten und abhängigen Institutionen sich selbst „geprüft“. Die Verbraucher gingen selbstverständlich von einer unabhängigen Prüfung der Abgaswerte aus und wurden damit über Jahre bewusst getäuscht.

Während der Dieselskandal in den USA aufgedeckt und dort auch hart durchgegriffen wurde, hat Bundesverkehrsminister Dobrindt weiter die schützende Hand über die deutsche Autoindustrie gelegt. Schon Jahre zuvor hatten Umweltschützer Hinweise auf zu hohe Abgaswerte und mögliche Abschalteinrichtungen vorgebracht – Dobrindt und seine Vorgänger haben sie ignoriert.

Erst als der öffentliche Druck immer größer wurde, setzte Dobrindt eine Untersuchungskommission ein – in der aber ausschließlich industrienähe Vertreter sitzen, kein einziges Mitglied kann als unabhängig gelten: Vier Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, drei aus dem Dobrindt unterstehenden Kraftfahrtbundesamt (KBA) und ein Professor von der Technischen Universität München – der in der Vergangenheit für die Autoindustrie gearbeitet hat. Es war somit nicht zu erwarten, dass sich das Ministerium oder die Aufsichtsbehörde KBA im Kommissionsbericht selbst Kontrollversagen attestieren.

¹⁰ Verwaltungsgericht Stuttgart, 28.07.2017: Beschluss und Presseerklärung unter http://www.vgstuttgart.de/pb/Lde/Klage+der+Deutschen+Umwelthilfe+e_V_+gegen+das+Land+Baden-Wuerttemberg+wegen+Fortschreibung+des+Luftreinhalteplanes_Teilplan+Landeshauptstadt+Stuttgart+erfolgreich/?LISTPAGE=1217876

¹¹ Emnid-Umfrage im Auftrag von Greenpeace, vom 07.2017 unter <http://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20170731-greenpeace-emnid-umfrage-luftqualitaet-diesel.pdf>

Das Ergebnis von Dobrindts Abgaskommission ist entsprechend enttäuschend: Es wird zwar öffentlich, dass auch Fiat und Opel ähnlich wie Volkswagen betrogen haben. Aber auch fast alle anderen Dieselautos schalten in vielen Fällen ihre Abgasreinigung aus. Begründet wird das von den Autobauern damit, den Motor vor Schäden schützen zu wollen. Die EU-Verordnung sieht jedoch explizit vor, dass die Abgasreinigung im „normalen Gebrauch“ funktionieren muss. Dobrindt lässt den Autobauern ihre inzwischen mit dem Kunstwort „Thermofenster“ kaschierten Dauerausnahmen durchgehen. Schutz vor den giftigen Stickoxidabgasen [NOx] gibt es daher nur ab bestimmten Außentemperaturen – bei den meisten Modellen erst über 15 Grad Celsius. Zum Vergleich: Die Durchschnittstemperatur liegt in Deutschland bei etwa neun Grad Celsius.

Während Volkswagen in den USA etwa 18 Milliarden Euro Entschädigung an Kunden und Händler sowie rund vier Milliarden Euro Strafen zahlen muss, gucken die 8,5 Millionen VW-Kunden in Europa in die Röhre. Rechnet man die Kosten, die VW in den USA zahlen muss, auf die Dieselautos des Konzerns in Europa hoch, müsste der Autokonzern etwa 340 Milliarden an Entschädigung und Strafen zahlen. Währenddessen müssen die deutschen Dieselhalter zusehen, wie auf dem Gebrauchtwagenmarkt die Preise für Dieselautos zusammenbrechen. Eine rechtliche Möglichkeit für Sammelklagen in Deutschland verhindert Verkehrsminister Alexander Dobrindt. Nach Presseberichten schrieb er handschriftlich einen Kommentar neben einen Vorschlag für Sammelklagen in die Akten: „Lehnen wir ab!!! Komplett streichen.“¹² Der Verzicht auf Strafen für die Konzerne ruft inzwischen auch die EU-Kommission auf den Plan. Die Bundesregierung sieht sich einem Vertragsverletzungsverfahren gegenüber, weil sie keine Sanktionen gegen Volkswagen eingeleitet hat.

Der sogenannte Dieselgipfel am 3. August 2017 hat nochmals deutlich gemacht, wie sehr sich die Bundesregierung von den Autoherstellern ihre Politik diktieren lässt. Anstatt von den Herstellern wirksame Hardwarenachrüstungen für manipulierte Diesel-PKW einzufordern, mit denen die NOx-Emissionen der Fahrzeuge bis zu 90 Prozent reduziert werden könnten, wurde die von den Herstellern vorgeschlagene „Billiglösung“ der Software-Updates akzeptiert. Diese bringen, auch nach Aussagen der Industrie selbst, bestenfalls eine 30-prozentige Minderung der NOx-Emissionen. Aus einem (beispielsweise) um das Siebenfache im Vergleich zum Grenzwert höheren Stickoxidausstoß wird dadurch ein immer noch fünffach höherer Ausstoß. Nicht beschlossen wurden weitere wirksame Maßnahmen - wie eine Blaue Plakette für Städte, der Abbau der Dieselsubventionen oder ein Ausstiegsfahrplan aus Verbrennungsmotoren.

2. Verkehrspolitische Projekte und verpasste Chancen

Bundesverkehrswegeplan

Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan, des Plans zum Neu- bzw. Ausbau überregionaler Verkehrswege in Deutschland, wird der hohe CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors in Beton gegossen. Der Plan verhindert geradezu eine Verkehrswende, die zu insgesamt weniger Autoverkehr und zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene führt. Mit über tausend neuen Fernstraßen bekommt der Straßenbau erneut höchste Priorität, alle Umweltziele werden verfehlt. Auch ein weiterer Anstieg des Flächenverbrauchs, der heute schon bei 17 Hektar – also 0,17 Quadratkilometer – liegt, und zwar täglich, ist vorprogrammiert.¹³ Weder die seit Jahren andauernden Diskussionen über eine nachhaltigere Mobilität, noch die massive Überschreitung von EU-Grenzwerten in den Städten haben das Vorantreiben neuer Straßenbauten verhindert. Es wird im Gegenteil dadurch mehr Verkehr auch in die Städte gelenkt, was gerade dort höhere Belastungen hervorrufen wird.

¹² „das geht aus internen Vermerken und E-Mails hervor, die WDR, NDR und Süddeutscher Zeitung vorlagen.“ u.a. Süddeutsche Zeitung 18.10.2016, unter www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verbraucherschutz-so-schuetzte-der-verkehrsminister-vw-vor-einer-sammelklage-1.3210510

¹³ Umweltbundesamt, 17.07.2017 unter www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechenparensparen-boeden-landschaften-erhalten/flaecheninanspruchnahme-fuer-siedlungen-verkehr#textpart-2

Ausländer-Maut

Der „Ausländer-Maut“ genannten Infrastrukturabgabe¹⁴ fehlt jede ökologische Ausrichtung. Weder ist sie entfernungsabhängig und sorgt dafür, dass Vielfahrer mehr bezahlen, noch verteilt sie das extrem umweltschädliche Autofahren grundsätzlich. Der einzige ökologische Aspekt ist die Staffelung des KFZ-Steuerausgleichs für (vermeintlich) umweltfreundlichere Autos - dies war aber keine Idee von Dobrindt, sondern eine Forderung der EU-Kommission. Insgesamt hat die Mautdebatte bereits zu viel Raum und Ressourcen gekostet und wichtige verkehrspolitische Debatten und Initiativen blockiert.

Elektromobilität

Mit der sogenannten „Kaufprämie“ wollte die Große Koalition die Elektromobilität stärken.¹⁵ Doch die Prämie wurde ein Schlag ins Wasser: Auch mit ihr kam man dem einst von der Bundesregierung ausgegebenen Ziel von einer Millionen Elektroautos bis 2020¹⁶ auf Deutschland Straßen kaum einen Schritt näher. Kaum ein Autokäufer ließ sich dadurch zum Kauf eines Elektroautos bewegen. Im ersten Jahr wurde die Prämie ganze 23.024 Mal beantragt.¹⁷ Aus dem Fördertopf mit 1,2 Milliarden Euro wurden demnach nur etwa 82 Millionen Euro verbraucht. Seit Juli 2016 können die Käufer von neuen Elektroautos bis zum Listenpreis von 60.000 Euro für reine Elektroautos 4.000 Euro, für Hybridfahrzeuge 3.000 Euro an Zuschuss beantragen. Dieser wird hälftig von den Autobauern finanziert, den Rest zahlt der Staat. Zuschüsse zu Autos der obersten Preiskategorie, und dazu zählen praktisch alle Elektroautos, sind außerdem ein Steuergeschenk an Wohlhabende. Sie sind kein Beitrag für eine nachhaltigere Mobilität. Wenn schon Elektromobilität gefördert werden soll, dann sollte dies insbesondere kleinen und auch aufgrund von Gewichts- und Flächenaspekten als sinnvoll erachteten Fahrzeugen zu Gute kommen, etwa Elektroroller oder Elektrobikes. Diese gehen aber leer aus, zugunsten der Käufer tonnenschwerer quasi-Geländewagen. Es ist kein Wunder, dass die Kaufprämie floppt, solange die Bundesregierung gleichzeitig den günstigen Dieseltreibstoff mit jährlich rund sieben Milliarden Euro steuerlich subventioniert¹⁸ und die Industrie - wie zuletzt beim Dieselgipfel - Kaufprämien für neue Dieselfahrzeuge auflegt.

Für eine echte Verkehrswende ist das Instrument der Prämie ohnehin der falsche Anreiz. Sie fördert den Kauf privater PKW, statt Sharing-Konzepte und moderne Mobilitätsdienstleistungen zu unterstützen. Sinnvoller wäre es, Elektroautos im Flottenbetrieb zu fördern. Denn das beste Elektroauto ist nicht das eigene, sondern das geteilte Elektroauto. Zudem müssten öffentliche Busflotten sowie Taxen so schnell wie möglich vollständig elektrifiziert werden. Auch hier wäre das Geld besser angelegt. Warum Dobrindt blendend verdienenden Autokonzernen überhaupt eine Unterstützung für ihren Fahrzeugabsatz gewährt, ist ohnehin schleierhaft - und warum die Bürger für ein Elektrofahrrad keine Prämie erhalten ebenso.

¹⁴ Bundesministerium für Verkehr, Informationen zum Infrastrukturabgabegesetz unter <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/prognose-infrastrukturabgabe.html>

¹⁵ Bundesregierung, 27.04.2016: Presseinformation über den Beschluss zur Kaufprämie von E-Autos unter <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/04/2016-04-27-foerderung-fuer-elektroautos-beschlossen.html>

¹⁶ Bundesregierung unter https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/mobilitaet_zukunft/_node.html

¹⁷ Manager Magazin: Milliardenpfopf leert sich nicht - Deutsche nutzen Elektroauto-Prämie kaum, vom 05.07.2017 unter <http://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/praemie-fuer-elektroauto-deutsche-haben-kaum-interesse-a-1156035.html>

¹⁸ Selbst wenn die höheren Kfz-Steuern für Diesel berücksichtigt werden, bleibt in der Bilanz eine Subventionierung der Dieselautos in Höhe von ca. 1,5 Milliarden Euro im Jahr.

Mobilitätswende in Städten

Obwohl klar ist, dass der Radverkehr ein zentraler Baustein für die Mobilitätswende in Städten ist, lässt die Bundesregierung die Kommunen mit dem Radverkehrs ausbau weitgehend alleine. 2016 hat die Bundesregierung knapp 100 Millionen Euro für den Ausbau von Radwegen an Bundes- und Bundeswasserstraßen zur Verfügung gestellt - die sich aber zum großen Teil außerhalb von Städten befinden. Zusätzlich gab es über die Nationale Klimaschutzinitiative 1,5 Millionen Euro. Blickt man auf den Investitionsbedarf, ist dies aber nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Die Stadt Berlin hat beschlossen, ab 2019 ihre Investitionen in den Radverkehr auf 51 Millionen Euro pro Jahr zu erhöhen.¹⁹ Die 25 Millionen für den Ausbau von Radschnellwegen, die ab 2017 fließen sollen, und der Bundeswettbewerb "Klimaschutz durch Radverkehr", über den zusätzlich 27,2 Millionen Euro für Radprojekte bewilligt wurden, verbessern die Situation nur geringfügig.²⁰

Der ÖPNV ist ein zweiter zentraler Baustein für die Mobilitätswende in Städten. Er muss massiv ausgebaut werden. Auch hier hat die Bundesregierung die Kommunen weitestgehend alleine gelassen: Während die Fahrgastzahlen anstiegen, sanken die öffentlichen Mittel für den ÖPNV.²¹ Wichtige Investitionen können so nicht getätigter werden.

Die Digitalisierung schafft neue Möglichkeiten, um die verschiedenen Teile des Umweltverbundes besser miteinander zu vernetzen, sie für die Nutzer attraktiver zu machen und durch neue Elemente wie Car- und Ridesharing zu ergänzen. Diese Möglichkeiten werden bisher nur unzureichend genutzt. Das liegt zum einen daran, dass die Bundesregierung sehr spät und mit überschaubaren finanziellen Mitteln in die Förderung beispielsweise der Entwicklung von einheitlichen Elektro-Ticketing Lösungen eingestiegen ist.²² Auch hat die Bundesregierung versäumt, Experimentierräume - beispielsweise für Ridesharing - zu ermöglichen, mit denen überprüft werden könnte, ob die restriktive Reglementierung der Personenbeförderung in Deutschland überhaupt noch zeitgemäß ist.

Die Straßenverkehrsordnung (STVO) in der heutigen Fassung ist ein Bremsklotz für die Mobilitätswende in Städten. Daran hat auch die letzte Novelle durch die Bundesregierung im vergangenen Jahr wenig geändert: Die STVO stellt immer noch den Autoverkehr und seinen ungehinderten Verkehrsfluss in den Mittelpunkt. Selbst für Städte, die dies wünschen, bleibt es in vielen Fällen unmöglich, Rad- oder Fußverkehr zu bevorzugen. Bestes Beispiel ist die Regelgeschwindigkeit, die in Städten bei 50 Kilometer pro Stunde festgelegt ist - und von Stadtverwaltungen nur mit großen Hürden und nur in einem Teil der Fälle auf 30 Kilometer pro Stunde gesenkt werden kann.

¹⁹ Der Tagesspiegel: Berlin erzielt unerwartet hohen Haushaltsüberschuss, vom 08.01.2017 unter <http://www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadt-finanzen-berlin-erzielt-unerwartet-hohen-haushaltsueberschuss/19225026.html>

²⁰ Deutscher Bundestag, Drucksache18/10773 ab S. 45, vom 23.12.2016 unter <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/107/1810773.pdf>

²¹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Presseerklärung: Bus-Demonstration in Berlin: Verkehrsunternehmen warnen vor „Milchmädchenrechnung“ mit schwarzer Null, vom 10.09.2014 unter <http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de/Blickpunkt/Veranstaltungen/Deutschland-Tag-des-Nahverkehrs/2014/04529/Artikel/Bus-Demonstration-in-Berlin-Verkehrsunternehmen-warnten-vor-Milchmaedchenrechnung-mit-schwarzer-Null/04020>

²² Bundesministerium für Verkehr, Information über E-Ticketing unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bmvi-foerdert-e-ticketing.html

3. Industrie & Politik

Industriestandort

Der deutschen Automobilindustrie droht ein wirtschaftlicher Niedergang, sofern sie nicht sehr schnell auf Umweltfreundlichkeit umschwenkt, d.h. vor allem auf neue Mobilitätsdienstleistungen wie „downsizing“ und Elektromobilität: Weniger Autos, mehr Dienstleistungen, leichtere Autos - und diese vorwiegend elektrisch. Das Zeitalter des Verbrennungsmotors neigt sich möglicherweise sehr viel schneller dem Ende zu, als viele es wahrhaben wollen. Andere Länder haben dies schon erkannt: China führt 2018 eine Quote für Elektrofahrzeuge ein. Großbritannien und Frankreich wollen ab 2040 keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zulassen. Indien will ab 2030 und Norwegen schon ab 2025 nur noch Elektroautos auf die Straße bringen.²³ Währenddessen hinken die deutschen Hersteller hinterher und haben sich viel zu lange auf den Verbrennungsmotor und ihre Lobby macht verlassen. Mit besten Verbindungen ins Verkehrsministerium und ins Kanzleramt haben sie klare Regulierungen und damit Innovationsimpulse verhindert. Sie bekommen dafür jetzt bereits die Quittung: In China, dem mit Abstand größten Markt für Elektroautos, finden die deutschen Hersteller nicht statt. Zu den 20 meistverkauften Elektroauto Modellen gehört keines einem deutschen Hersteller. In Deutschland wird die Deutsche Post mit ihrem StreetScooter zu einem der führenden Hersteller, da sich die etablierten Autobauer nicht in der Lage sahen, einen passenden Elektrotransporter zu entwickeln..

Verflechtung von Politik & Automobilindustrie²⁴

Die zu enge Verquickung zwischen Autolobby und Bundesregierung ist seit Jahrzehnten ein Hemmschuh für eine moderne und umweltfreundliche Verkehrspolitik in Deutschland. Mitten im Dieselskandal hat sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür eingesetzt, dass Dieselautos auch in Zukunft deutlich mehr Schadstoffe ausstoßen dürfen als eigentlich vorgesehen. Zwar sollen ab Herbst 2017 die Abgastests im Labor etwas realistischer sein. Doch weil die Autos so dreckig sind, wird die Einhaltung des Grenzwertes für die Autobauer schwierig. Die Lösung aus Sicht der Bundesregierung ist der sogenannte Konformitätsfaktor, der die geltenden Grenzwerte massiv verwässert. Zwar hatte sich die Bundesregierung bereits auf den Faktor 1,5 geeinigt, nach Intervention der Autoindustrie wurde der Faktor dann aber auf 2,1 abgeschwächt. Die gemessenen Abgaswerte werden nun einfach mit dem Faktor 2,1 multipliziert. So wird aus einem Grenzwert für Stickoxide von 80 nun ein Grenzwert von 168 Milligramm pro Kilometer.

Das hier auch politische Seitenwechsler ihre Finger im Spiel haben, wurde einmal mehr deutlich: So belegen Dokumente und Mails, wie der ehemalige Staatsminister im Kanzleramt und jetzige Lobbyist von Daimler, Eckhard von Klaeden, zusammen mit dem ehemaligen Verkehrsminister und jetzigen Cheflobbyist der Autoindustrie, Matthias Wissmann, die Bundesregierung überredet hat, die Einführung realistischer Abgastests zu verschieben. Ein weiterer Seitenwechsler ist übrigens unlängst wieder zurück gewechselt: Joachim Koschnicke war einmal Strategie und enger Vertrauter von Angela Merkel in der CDU-Parteizentrale. Später wurde er Cheflobbyist von Opel. Von dort wechselte er im April 2017²⁵ wieder in die CDU-Zentrale – um den Wahlkampf der Parteivorsitzenden Merkel zu managen.

23 Medien-Berichte unter

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/neue-mobilitaet/elektro-auto-quote-in-china-schon-ab-2018-15149676.html> (China)
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/grossbritannien-diesel-und-benzinautos-sollen-ab-2040-verboten-sein-a-1159715.html> (Großbritannien und Frankreich)

http://www.huffingtonpost.de/2017/06/02/klima-donald-trump-indien_n_16919692.html (Indien)

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/energiepolitik/shell-chef-ben-van-beurden-lobt-verbot-von-verbrennungsmotoren-15124654.html>

24 Greenpeace Deutschland, Report: Schwarzbuch Autolobby, vom 04.2016 unter

http://www.greenpeace.de/files/publications/s01841_web_greenpeace_schwarzbuch_autolobby_04_16.pdf

25 Bericht im Spiegel am 01.04.2017 unter <http://www.spiegel.de/spiegel/cdu-wahlkampfmanager-joachim-koschnicke-schamlos-ist-das-lobbyistenleben-a-1141407.html>

4. Ausblick: Was die kommende Bundesregierung dringend anpacken muss

- Ein verbindliches Klimaschutzziel für den Verkehrssektor festlegen, das im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen steht: Der Verkehrssektor in Deutschland muss bis 2035 emissionsfrei sein.
- Einen Fahrplan und ein Enddatum für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor: Spätestens ab 2025 dürfen keine PKW mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden.
- Ein Vorrang- und Investitionsprogramm für nachhaltige Mobilität auflegen: Der Ausbau von Radverkehrswegen, ein attraktiver ÖPNV sowie der Ausbau des Schienennetzes müssen Priorität bekommen.
- Umweltschädliche Subventionen abbauen und steuerliche Fehlanreize korrigieren (Dieselsubventionen, Dienstwagenprivileg, Pendlerpauschale etc.), um autofreie Mobilität und den Kauf kleinerer und sauberer Fahrzeuge zu befördern.
- Ein Aktionsprogramm für saubere Luft in Städten: Dazu gehört die Einführung der Blauen Plakette genauso wie eine wirksame von den Herstellern finanzierte Hardware-Nachrüstungen zur Senkung der NOx-Emissionen