

Statement Kai Niebert, Präsident des Deutschen Naturschutzbundes, auf der Bundespressekonferenz zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes, Berlin, 28.06.2022

Meine Damen und Herren,

die Zeiten, in denen die Klimapolitik im Verkehrssektor im Urlaub war, müssen vorbei sein. Im Verkehr sind trotz immer effizienterer Motoren die CO₂-Emissionen seit 1990 nicht gesunken – sondern gestiegen. Jede Effizienzsteigerung wurde durch eine Zunahme des Verkehrs und immer größere, schwere und übermotorisierte Pkw konterkariert. Spritverbrauch Käfer 8.7 l, New Beetle im Realverbrauch 9.2 l...

Trotz der Corona-Pandemie und des noch immer geringeren Verkehrsaufkommens hat der Sektor seine CO₂-Höchstmengen merklich überschritten.

Doch das nun im Entwurf vorliegende Klimaschutz-Sofortprogramm bleibt klar hinter den notwendigen Maßnahmen zurück. Mit den bislang von Verkehrsminister Wissing vorgeschlagenen Maßnahmen klafft beim Verkehr weiter eine Lücke bis 2030. Und mittlerweile will man sie nicht einmal mehr schließen. Die neue „Plattform Klimaschutz in der Mobilität“ soll Maßnahmen erarbeiten, die die CO₂-Lücke *verkleinern*, nicht schließen. Wenn das so käme, gäbe sich die Bundesregierung, ja der Klimakanzler hier selber auf.

Angesichts der sich anheizenden Klimakrise und des nun auch durch den Krieg knapper werdenden Öls muss auch Volker Wissing klar sein, dass es nicht reicht, die Sonnenstühle umzugruppieren, um die Titanic am Sinken zu hindern.

Wenn die Automobilindustrie in Europa eine Zukunft haben will, müssen wir jetzt klare Signale setzen. Es darf im Verkehr nicht so ein teures Rumgeeiere geben wie in der Energiewirtschaft: Atomenergie: Rein-raus-rein-raus – und jetzt schreien einige wieder rein. Der Krieg hat den Benziner jetzt auch zum sicherheitspolitischen Risiko gemacht.

Glauben Sie, dass die fossile Energie 2035 einfacher zu haben sein wird als heute? Oder dass wir 2030 so siebenmal mehr Windräder stehen haben werden als nötig? Nein? Nun, die bräuchten wir aber, wenn wir synthetische Kraftstoffe in den Tank kippen wollten. Genau deshalb muss die Bundesregierung jetzt klar unterstützen, was sie schon im Koalitionsvertrag vereinbart hat und Europa fordert: Die EU will ab 2035 keine Verbrenner mehr zulassen. Wenn das an Deutschland scheitert, scheitert der Klimakanzler.

Anstatt die große Transformation anzuschieben, kapriziert man sich auf wenig relevante Themen, die keinen Einfluss auf das Erreichen der Klimaziele haben und wohl dazu dienen, die Seiten des Sofortprogramms zu füllen. Hierzu gehört die Verlagerung innerdeutscher Flüge der Post, der Umstieg von Hubschrauber auf Drohnen in der Land- und Forstwirtschaft oder die Bodenstromversorgung an Flughäfen. Wenn der FDP schon die vier Prozent Sprit- und CO₂-Einsparungen für ein Tempolimit zu wenig sind, warum setzt sie dann auf Homöopathie im Verkehr? Mit einem teuren Förder-Feuerwerk und ohne Ordnungsrecht werden die Ziele nicht zu erreichen sein.

Einziges Lichtblick ist die Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes, um Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds zu vereinfachen, sowie die Möglichkeit eines vergünstigten „Klima-Tickets“. Notwendig sind jedoch Maßnahmen wie die Reduzierung klimaschädlicher Subventionen, zum Beispiel des Dienstwagenprivilegs, der steuerlichen Besserstellung von Dieselmotoren. Diese addieren sich auf rund 18 Mrd. Euro pro Jahr. Davon ließe sich bis 2030 der ÖPNV sanieren, ausbauen und das 9-Euro-Ticket zu einem 365 Euro-Ticket umbauen und deutschlandweit einführen. Das Geld wäre da. Was fehlt, ist politischer Mut.