

» Grüne Forderungen an die Plattform „Zukunft der Mobilität“

von Annalena Baerbock, Dr. Anton Hofreiter und Cem Özdemir

Tempo machen für Innovationen, Wertschöpfung und Klimaschutz

Die Automobilindustrie ist einer unserer bedeutendsten Wirtschaftszweige im Land und das Auto für Viele in unserer Gesellschaft Sinnbild unserer Ingenieurskunst und wirtschaftlichen Erfolgs. Gleichzeitig ist diese Art der Mobilität aber auch für massive Gesundheits- und Umweltschäden verantwortlich. Deshalb brauchen wir eine Mobilitätswende hin zu mehr Fuß- und Radverkehr, mehr Bahnverkehr und emissionsfreien Fahrzeugen. Ob deutsche Unternehmen bei der Mobilität von morgen mitmischen, entscheidet über unsere Wettbewerbsfähigkeit und letztlich auch unseren Wohlstand. In Sachen Zukunft der Mobilität ist in den vergangenen Jahren politisch viel zu wenig passiert. Umso wichtiger ist, dass die von der Bundesregierung angekündigte Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ (NPM) nun rasch eingesetzt wird und zügig tragfähige Ergebnisse vorlegt.

Entwicklungen wie automatisiertes Fahren, emissionsfreie Mobilität, Sharing Economy und Mobilitätsplattformen, aber auch verbindliche Vorgaben bei Luftreinhaltung und Klimaschutz sind Herausforderungen für das traditionelle Geschäftsmodell unserer Autohersteller, das spätestens seit dem Bekanntwerden des Abgasskandals vor drei Jahren grobe Lackschäden erlitten hat.

Es ist Aufgabe der Politik, einen Ordnungs- und Investitionsrahmen für das Auslaufen des fossilen Verbrennungsmotors, die verstärkt automatisierte Steuerung von Fahrzeugen und den zunehmenden Verzicht auf ein eigenes Auto abzustecken. Darauf drängen wir, denn bezahlbare Mobilität, ambitionierter Klima- und Umweltschutz und eine innovative, wettbewerbsfähige Industrie sind das Zieldreieck, in dem die Mobilität der Zukunft spielt. Damit die NPM diese Aufgabe meistert, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

1) Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen das Erdölzeitalter im Verkehr beenden: Der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen muss vor die Klammer

Diesen Sommer hielten die Rekordhitze und die enorme Dürre Deutschland in Atem. Sie sind nur ein Beispiel dafür, dass Wetterextreme rasant zugenommen haben und die Klimakrise bei uns angekommen ist. Doch der Verkehrssektor hat in Sachen Klimaschutz bisher überhaupt nicht geliefert. Im Gegenteil: Er ist für ein Fünftel des Gesamtausstoßes an schädlichen Klimagasen verantwortlich und die Emissionen haben gegenüber 1990 sogar zugenommen. Mehr als 60 Prozent der Emissionen im Verkehrssektor stammen von Autos.

Im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens hat sich die Bundesregierung verpflichtet, den Ausstoß an umweltschädlichen Klimagasen im Verkehrsbereich bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 40 bis 42 Prozent zu reduzieren. Die Umsetzung des Abkommens bedeutet auch, dass der Verkehr bis 2050 nahezu klimaneutral gestaltet werden muss. Im Klartext: Jeder, der sich zum Klimaschutzabkommen bekennt, muss auch dazu stehen, dass wir spätestens bis Mitte des Jahrhunderts fossile Kraftstoffe hinter uns lassen. Das muss Richtschnur jeder politischen Entscheidung im Verkehrsbereich sein.

Wenn wir den notwendigen Modernisierungsprozess für ArbeitnehmerInnen und Unternehmen in Deutschland zum Erfolg machen wollen, muss die Politik für einen verlässlichen Planungs- und Investitionsrahmen sorgen. Aufgabe der Politik ist es, die notwendigen Leitplanken einzuziehen und die Transformation sorgsam wie zielstrebig zu begleiten. Unternehmen und VerbraucherInnen brauchen Verlässlichkeit, um den herausfordernden Prozess anzugehen. Eine Fortführung des aktuellen Zick-Zack-Kurses in der Verkehrspolitik – zum Beispiel durch die Förderung von Elektromobilität bei gleichzeitiger Subventionierung von Dieselmotoren – ist industriepolitisch schädlich. Wenn wir jetzt nicht Schritt für Schritt umschalten, bedarf es am Ende Hauruck-Entscheidungen auf Kosten der KundInnen, der ArbeitnehmerInnen, der Unternehmen insgesamt sowie des Klimas.

Die NPM muss daher den klaren Auftrag haben, einen Pfad zur emissionsfreien Mobilität vorzulegen, der auch den Güterverkehr, Luft- und Schifffahrt einbezieht. Deutschland muss sich positionieren: Fossile Kraftstoffe haben keine Zukunft. Was wir jetzt sicher nicht gebrauchen können, ist eine Plattform zur Kür eines Schuldigen, der anstelle der Verantwortlichen in der Bundesregierung vor die Kameras tritt und die Klimaschutzziele abräumt.

2) Mobilitätsinnovationen mitdenken, neue Geschäftsmodelle ermöglichen: Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende

Die Umstellung auf saubere Antriebe ist richtig und notwendig, doch eine Zukunftskommission, die sich alleine auf eine Antriebswende und das Auto konzentriert, verschließt die Augen vor der Gegenwart. Heute parkt ein Auto im Schnitt 23 Stunden am Tag und wenn es rollt, fahren gerade einmal 1,2 Personen mit. Neun von zehn Autofahrten in der Stadt sind kürzer als sechs Kilometer.

Nicht nur in Sachen Luftreinhaltung spüren die Städte und Kommunen bereits jetzt den größten Druck, bei der Verkehrswende voranzuschreiten. Vor Ort geht es auch um mehr Lebensqualität, um Wohnungsnot und die Neuaufteilung des öffentlichen Raums. Die NPM muss Rad, Bus und Bahn, aber auch den Güterverkehr und die Citylogistik von Anfang an mitdenken und den Kommunen Möglichkeiten an die Hand geben, die Verkehrswende vor Ort individuell und passgenau zu gestalten.

In so gut wie keinem anderen Lebensbereich spüren wir die Digitalisierung so stark und schnell wie in der Mobilität. In der NPM muss es nun darum gehen, diesen Schwung zu nutzen. Mit den richtigen Voraussetzungen können Digitalisierung, automatisiertes Fahren und der Trend zur Sharing Economy dabei helfen, knappe Ressourcen und Platz effizienter zu nutzen, denn keiner hat Lust auf Parkplatzsuche oder Staus. Wenn es gut läuft, nutzen wir bald das Verkehrsmittel unserer Wahl wann und wo es uns gerade passt. Das gelingt zum Beispiel mit einem MobilPass, mit dem deutschlandweit die passende Kombination aus Auto, Bus, Bahn und Rad, gesucht und gebucht wird. So kann man möglichst pünktlich, preisgünstig oder bequem ans Ziel kommen – ganz nach Lust, Laune und unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrslage vor Ort. Für kürzere Strecken können auch Mikromobilitätsangebote wie E-Räder, E-Tretroller, Hoverboards oder E-Skateboards intelligente Lösungen sein.

Die NPM muss die ganze Verkehrswende im Blick haben und zügig einen Rahmen entwickeln, der diese Entwicklungen und innovative Geschäftsmodelle zulässt und unterstützt, dabei jedoch klare ökologische und gesellschaftliche Leitplanken einzieht. Schließlich macht es einen riesigen Unterschied, ob ein selbstfahrender SUV losgeschickt wird, um mal eben eine Pizza zu holen, oder ob wir das autonome Fahren nutzen, um ländliche Regionen wieder anzubinden, die Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu stärken und für mehr Sicherheit im Verkehr zu sorgen.

3) Wertschöpfung erhalten: Produktion in Deutschland und Europa sichert soziale und ökologische Standards

Die Erfolgswahlen unserer Autokonzerne können nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie bei der emissionsfreien Mobilität zurzeit nicht vorne mitfahren. In ihrem Heimatmarkt Deutschland sucht man Elektroautos weitestgehend vergeblich – entweder aufgrund langer Lieferzeiten, oder weil Händler abgasfreie Fahrzeuge gar nicht erst anbieten. Auf dem internationalen Spielfeld setzen Hersteller wie Volvo künftig ausschließlich auf Hybride oder gänzlich emissionsfreie Autos.

Mit jährlichen Exportquoten von rund 75 Prozent ist die Automobilwirtschaft in Deutschland enorm abhängig von Entwicklungen auf den internationalen Märkten. Der Ausstieg aus dem fossilen Verbrenner, zum Beispiel in Frankreich, Großbritannien oder Norwegen, wird zum Game-Changer. Andere Staaten wie China setzen mit einem Quotenmodell gezielt und gesteuert auf die Elektromobilität. Weil fast jedes dritte Auto aus Deutschland mittlerweile dorthin verkauft wird, spielt es im Ergebnis keine Rolle, ob stärker der Klimaschutz oder die Industriepolitik zum Treiber wird, beide gehören immer enger zusammen und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

China, nicht Deutschland, entwickelt sich rasant zum Leitmarkt für emissionsfreie Mobilität. Hier müssen in der Bundesregierung die Alarmglocken klingen. Allein 2017 haben europäische Autohersteller in China mit 21,7 Milliarden Euro sieben Mal mehr in die Elektromobilität investiert als in Europa.

Der Europäischen Kommission zufolge könnte der Batteriemarkt in Europa ab 2025 bis zu 250 Mrd. Euro schwer sein. Ziel der NPM muss daher auch sein, Lösungsvorschläge zu skizzieren, wie Deutschland bei der Entwicklung, Erforschung und Produktion von Batteriezellen Fuß fassen kann und die Wertschöpfung dieser zentralen Komponente in Europa bleibt. Wir dürfen bei den Batteriezellen keine neue Abhängigkeit erzeugen, wie wir sie beim Erdöl derzeit haben. Und wer die Batteriezellproduktion nach Europa holt, sorgt für gute und sichere Arbeitsplätze und hohe ökologische Standards.

4) Tempo machen: Ergebnisse müssen bis Anfang 2019 vorliegen

Die Entwicklungen auf den Exportmärkten, seien sie angetrieben durch knallharte Industriepolitik wie in China oder High-Tech-Innovationen wie in den USA, führen vor Augen, wie sehr die Zeit drängt.

Union und SPD müssen daher an ihrem Beschluss aus dem Koalitionsvertrag festhalten, so dass die NPM bis Anfang 2019 eine Strategie für zukunftsfähige Mobilität mitsamt verlässlicher Zeitschiene vorlegt. In Bezug auf die Erreichung des Klimaziels 2030 im Verkehrssektor haben sich Union und SPD bis Ende 2018 Zeit gegeben, um Maßnahmen vorzulegen. Die Plattform steht in der Pflicht, die Ergebnisse nicht zu verschleppen, sondern dem Bundestag rechtzeitig vorzulegen, damit die rechtlich verbindliche Umsetzung wie vorgesehen im nächsten Jahr erfolgen kann.

Die Bundesregierung ist gut beraten, die Arbeit der Plattform in der Zwischenzeit nicht zu torpedieren. Doch genau dieses Ziel verfolgt sie offenbar bei den europäischen Verhandlungen über CO₂-Einsparziele für neue Pkw. Wenn die Bundesregierung dieses zentrale technologieoffene Klimaschutzinstrument in den europäischen Verhandlungsrunden abräumt, ist die Plattform schon vor der ersten Sitzung zum Scheitern verurteilt. Autohersteller wie Bundesregierung müssen aufhören, von Brüssel bis Peking gegen ambitionierte Umweltstandards zu lobbyieren.

5) Das Parlament und Länder umfassend beteiligen: Ein Konsens geht nur gemeinsam

Bei der NPM geht es um mehr als ein weiteres Verkehrsprojekt eines einzelnen Bundesministers einer Regionalpartei. Es geht um die Verkehrswende als Teil der aktuellen industriellen und gesellschaftlichen Transformation und um eine Richtungsentscheidung vergleichbar mit dem Atomausstieg. Der zu erarbeitende Konsens muss länger halten als die angebrochene Legislaturperiode. Anders als in der Kohlekommission, bei der das Parlament zum Feigenblatt der Regierung degradiert wurde, dürfen in der NPM nicht nur Mitglieder aus den Koalitionsfraktionen beteiligt werden. Ein Konsens in der

Verkehrspolitik kann nicht gelingen, wenn man bei einer so großen Zukunftsfrage für das Klima, die Wirtschaft und den Wohlstand schon zu Beginn wichtige Akteure ausschließt. Dafür ist das Thema viel zu wichtig. Es braucht die Einbindung der zuständigen Ausschüsse des Parlamentes und die Beteiligung der Opposition sowie der Länder.