

FRAKTIONS BESCHLUSS VOM 7.9.2015

» GRÜNE AUTOMOBILPOLITIK 2015 – DAS AUTO NEU ERFINDEN



Das Auto ist im Wandel. Als Symbol für Fortschritt und gesellschaftlichen Aufstieg ist es in die Jahre gekommen, als Maschine für individuelle Freiheit läuft es nicht mehr rund. Auch ist ungewiss, ob es länger als Garant für sichere Industriearbeitsplätze steht. Die Mobilität des 21. Jahrhunderts gestaltet sich neu – das Auto muss neue Ziele erreichen. Es ist Aufgabe der Verkehrspolitik, hierfür Wege zu öffnen.

Die Zukunft fährt grün. Das Auto des 21. Jahrhunderts fährt mit erneuerbarer Energie, leise und frei von Schadstoffen – unabhängig von Öl und unsicheren Kraftstoffpreisen. Es tankt grüne Energie und kann sie als Teil des Energiesystems bei Bedarf wieder abgeben. Klassische Verbrennungsmotoren werden zum Auslaufmodell. Das Auto von morgen ist ein intelligenter Energiespeicher auf Rädern. Überall vorhandene Ladepunkte, unkompliziert und diskriminierungsfrei nutzbar, machen E-Fahrzeuge zu Dauerrennern.

Autos von morgen werden öfter geteilt. Wir bezahlen, wenn wir das Auto tatsächlich nutzen. Klassisches Carsharing, stationsungebundene Angebote und neue Formen des privaten Autoteilens finden rasant steigenden Zuspruch. Sie machen motorisierten Individualverkehr in Minutenschnelle zugänglich und entkoppeln ihn vom Besitz eines Privatkraftwagens. Die Herstellermarke verliert gegenüber der Qualität des Serviceangebots an Bedeutung. Car- und Ridesharing verringert die Fahrzeugdichte und schafft mehr Lebensqualität: Städte bieten neue Freiräume für Fußgänger, Radfahrer und Kinder statt Enge und Parkplatznot. Im ländlichen Raum erweitern Ridesharing-Modelle das ÖPNV-Angebot. Der leichte Zugang zu geteilten Autos kann Mobilität und Teilhabe in einer älter werdenden Gesellschaft besser garantieren als heute.

Das Auto des 21. Jahrhunderts ist vernetzt. Bahnen, öffentlicher Nahverkehr, Radfahren und Carsharing greifen ineinander. Grenzen und Gegensätze zwischen Öffentlichem- und Individualverkehr verwischen. Mobile Menschen wählen aus Möglichkeiten aus – die Autofahrt ist eine Alternative von vielen. Mobil sein heißt künftig, Fahrten über das Internet zu organisieren. Statt im Stau zu stehen und den letzten freien Parkplatz zu suchen, steigen wir flexibel und bequem ein, zu und um. Wir gewinnen Zeit und Unabhängigkeit zurück.

Autofahren heißt künftig auch: Fahrzeuge sind vernetzt – miteinander und mit der Infrastruktur. Der Megatrend Digitalisierung erfasst zunehmend auch den Verkehr. Am Horizont dieser Entwicklung steht womöglich das selbstfahrende Auto. Wir unterstützen die grünen Potentiale dieser Trends. Vernetzte Autos versprechen bessere Verkehrslenkung mit weniger Staus und geringerem Energieverbrauch. Außerdem sollen Vernetzung und Automatisierung zu einem Plus an Verkehrssicherheit führen. Mit viel weniger Fahrzeugen als heute und vor allem weniger ungenutzten Stehzeugen können wir unsere Mobilitätsbedürfnisse besser organisieren. Wir wollen vernetzte Mobilität und digitale Revolution grün gestalten, statt sie auf Kosten des Datenschutzes und unserer Freiheit über uns ergehen zu lassen.

Die Digitalisierung bietet zahlreiche Chancen für die Erneuerung des Autos. Sie ist zugleich eine politische Herausforderung. In Autos werden auf vielfältigste Weise Daten erhoben und gespeichert. Der Auftrag an Politik und Wirtschaft lautet, die informationelle Selbstbestimmung der Autofahrer im Zuge der Digitalisierung zu gewährleisten. Autos dürfen nicht zur Datenschleuder verkommen. Wer die Rechte an Daten besitzt und wie sie geschützt werden können, ist technisch und rechtlich bislang ungeklärt. Die Bundesregierung hinkt hinterher: Daten- und Verbraucherschutzfragen packt sie ebenso zaghaft und zögerlich an wie eine umfassende gesetzliche Grundlage für mehr Carsharing.

Autos dürfen im 21. Jahrhundert die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer nicht gefährden. Von der Hauptgefahrenquelle für andere Verkehrsteilnehmer entwickeln sie sich zum sicheren Mobil in einer vielseitigen Verkehrswelt. Sie werden Teil des Ganzen, lassen anderen Platz und dominieren nicht länger Straßenbild und Straßennutzung anderer. Autos müssen umwelt-, ressourcen- und klimaverträglich sein. Und sie müssen tatsächlich selbst fahren – unabhängig von staatlichen Subventionen auf Kosten künftiger Generationen.

Der Wandel unserer Mobilität bedeutet nichts anderes, als das Auto neu zu erfinden. Auf diesen Anspruch legt die deutsche Automobilwirtschaft selbst großen Wert und muss ihm nachkommen. Energiewende heißt, nicht länger fossile Treibstoffe in Motoren zu verbrennen, sondern alternative Antriebe einzusetzen. Wenn Deutschland vorne mitfahren will bei Elektromobilität und intelligenter Vernetzung, muss sich ebenso die Verkehrspolitik neu erfinden. Statt eine Autoland-Idylle zu konservieren, die längst überholt ist und pfadabhängig zu bleiben, muss sie neue steuer- und ordnungspolitische Rahmenbedingungen schaffen. Setzen wir auf neue Möglichkeitsräume für Mobilität, auf lebenswerte Städte mit viel Platz für Menschen und auf gut vernetzte ländliche Räume. Öffnen wir neuen Geschäftsmodellen den Weg.

ALTWAGEN

Das Auto von heute fährt der Zukunft hinterher. Statt 3-Liter-Autos und Elektrofahrzeuge zu Marktführern zu machen, wächst jene Pkw-Flotte, die weiter massenhaft Öl verbrennt und die Klimakrise anheizt – weltweit wie national. Noch immer nehmen Gewicht, Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit bei Neuwagen zu. Der Verkaufstrend bei SUV hält an. Übermotorisierung und Überdimensionierung wird als Voraussetzung für Freude am Fahren verkauft. Diese Fahrzeuge kommen als Altwagen auf den Markt. Sie sind nicht globalisierbar. Ihren wahren Preis zahlt die Gesellschaft.

Als Autoland, das vom weltweiten Export seiner Produkte lebt, hat Deutschland für den Klimaschutz eine besondere Verantwortung. Der Verkehrssektor verantwortet zirka 20 Prozent der Treibhausgasemissionen und zählt damit zu den Hauptverursachern von Treibhausgasen in Deutschland. 60 Prozent davon verursacht allein der Autoverkehr. Deutschland hat in den vergangenen 25 Jahren den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehr um lediglich 5,6 Prozent gesenkt. Zu wenig, um den Herausforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Andere Sektoren haben bereits deutlich mehr reduziert.

Klima- und Ressourcenschutz ist das zentrale Handlungsfeld für eine zukunftsfähige Automobilwirtschaft. Die immense Abhängigkeit vom Treibstoff Öl wird immer mehr zur Achillesferse des heutigen Autoverkehrs. Erdöl wird in immer aufwändigeren Verfahren und immer entlegeneren Quellen gewonnen, schon deshalb ist es problematisch, weiter auf diesen Treibstoff zu setzen. Während Erdöl immer schmutziger wird, wird Strom immer sauberer – in dem Maße wie der Ausbau der erneuerbaren Energien voranschreitet.

Deutschland und insbesondere die Regionen der großen Produktionsstandorte sind strukturell auf eine wettbewerbsfähige Automobilindustrie angewiesen. Die deutsche Autoindustrie hat einen Vorsprung im Bereich leistungsstarker Benzin- und Dieselmotoren. Doch die Erfolgsfaktoren ändern sich. Um führend zu bleiben, muss sich die Automobilbranche im laufenden Betrieb vom reinen Fahrzeughersteller zum modernen Mobilitätsdienstleister entwickeln. Ihr Markenkern müssen künftig effiziente Antriebstechnologien und neue Geschäftsmodelle für Mobilität sein.

Um diesen Wandel zu bewältigen, muss sich die Automobilindustrie ehrlich machen. Die Erfolge beim Thema Klimaschutz und Effizienz sind fragwürdig: Autos werden vor allem auf dem Papier sauberer, nicht auf der Straße. Offiziell haben sich Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß in den vergangenen Jahren vermindert. Autofahrer wundern sich jedoch immer öfter an der Tanksäule – denn der reale Sprit-

verbrauch weicht immer deutlicher von den Angaben der Hersteller ab. Klimaschutz im Automobilbereich fällt wesentlich geringer aus als behauptet. Heiße Luft ist auch der angeblich verringerte Schadstoffausstoß bei Dieselfahrzeugen. Er ist im Realbetrieb zirka siebenmal höher als offizielle Angaben weismachen wollen. Auch Benziner ohne Partikelfilter stoßen regelmäßig erhöhte Feinstaubemissionen aus. Luftverschmutzung und Gesundheitsgefahren durch Stickoxide sind in den Städten nach wie vor immens hoch und nicht länger hinnehmbar.

Biokraftstoffe werden nicht die Antwort auf den erneuerbaren Energiebedarf geben. Es ist nicht nachhaltig, Biokraftstoffe großflächig einzusetzen. Denn ob aus heimischer oder importierter Biomasse, die indirekten Effekte der Landnutzung sind groß. Ohne bestehende Risiken der Biokraftstoffe aus Anbau-biomasse weiter zu erforschen und zu minimieren, kommen sie als Option für den Klimaschutz im Verkehrssektor nicht infrage. Erdgas ist ein wichtiger Übergangskraftstoff, dessen Einsatz auch für die Luftqualität in Innenstädten von Vorteil ist. Die deutlich bessere Klimabilanz von Erdgas und Biome-than sollte sich in der Besteuerung widerspiegeln.

Die Elektromobilität steht in den Startlöchern. Deutsche Hersteller bieten mittlerweile zahlreiche rein-elektrische und hybridmotorisierte Modelle an. Die Nachfrage jedoch bleibt bislang viel zu gering. Unter drei Millionen Pkw-Neuzulassungen erreichen reine Elektrofahrzeuge einen Anteil von weniger als 0,3 Prozent. Der anhaltende Trend zu SUV stellt sowohl ein Markt- als auch ein Politikversagen dar. Steuer- und ordnungsrechtlich konserviert die Bundesregierung ein Autoland von gestern. Trotz aller Schaufensterreden fördert sie bis heute den konventionell motorisierten Individualverkehr – eine erhebliche Gefahr für den Automobilstandort Deutschland und die Arbeitsplätze von morgen.

NEUES WAGEN – DAS AUTOLAND AUF DIE SPUR BRINGEN

Wir wollen mobil bleiben, ohne die Klimakrise zu verschärfen. Wir wollen eine Mobilität entwickeln, die exportierbar bleibt. Wir wollen die deutsche Automobilindustrie dabei unterstützen, Innovationen, etwa aus der IT-Branche, zu nutzen und sich auf neue Erfolgsmodelle für die Märkte der Zukunft auszurichten.

Während heute vielfach Autos das Leben in Städten bestimmen, wird es in Zukunft umgekehrt sein. Deutschland muss daher vorangehen und seine Unternehmen für eine sich weltweit ändernde Stadtpolitik im 21. Jahrhundert vorbereiten. Weltweit sind es die Bürgermeister von Metropolen wie Paris, London oder Peking, die öffentliche Räume neu gestalten und den Verkehr neu regeln, um dem Autoverkehr etwas von seiner heutigen Dominanz zu nehmen. Sie setzen Trends und bestimmen, was auf den Straßen unterwegs sein wird. Wir Grüne wollen nachhaltige Mobilität in Deutschland beschleunigen, statt dem Handeln der anderen hinterher zu trotten. Dazu gehören auch neue Konzepte für den Pendelverkehr zwischen ländlichen Räumen und urbanen Ballungszentren. Wir müssen in Deutschland zeigen, wie Energiewende im Verkehrsbereich geht und Elektromobilität mit intelligenter Stromversorgung kombinieren.

Eine entscheidende Frage dabei lautet auch: Inwieweit stehen alte Gesetze und Bestimmungen neuen Mobilitätsangeboten im Wege? Für Car- und Ridesharing im 21. Jahrhundert sind neue Regeln an der Zeit. Wir wollen mehr Mobilität ermöglichen, aber dabei Arbeits- und Sozialstandards wahren.

Die Kommunikation von Autos untereinander („car-to-car“) sowie der Datenaustausch mit der Infrastruktur („car-to-infrastructure“) können helfen, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Autos, die einander selbständig anfunken oder mit der Infrastruktur in Kontakt stehen, warnen vor Gefahrenstellen. Sie verlängern die „Sichtweite“ des Autofahrers mit elektronischen Mitteln. Solche Systeme melden beispielsweise Staus, Eisglätte und Aquaplaning oder unterstützen beim Spurwechsel und Einfädeln. Wir wollen, dass bei automatisiertem und vernetztem Fahren die Verkehrssicherheit im Vordergrund steht. Neues Infotainment im Auto darf nicht zu verkehrsgefährdender Ablenkung führen. Jüngste Hacks haben gezeigt: Das digital vernetzte Auto ist ohne ein Maximum an IT-Sicherheit nicht

vorstellbar. Missbrauch und Manipulierbarkeit von Fahrzeugen durch Dritte muss bestmöglich ausgeschlossen werden.

Das zentrale Zukunftsmodell für den Straßenverkehr ist die Elektromobilität auf Basis von Batterie- und Brennstoffzellentechnologien. Elektroautos, Elektrobusse, E-Roller und Nutzfahrzeuge mit elektrischen Antrieben sowie Elektrofahrräder sind Vehikel einer Verkehrspolitik, die Antworten gibt auf Fragen des Klimaschutzes, der Endlichkeit des Rohstoffs Öl, der Luftreinhaltung und der Verbesserung der Lebensqualität in Innenstädten. Mit dem weiteren Ausbau der Stromerzeugung aus Wind und Sonne steht ausreichend günstiger grüner Strom für die Elektromobilität zur Verfügung.

Batterie- und Brennstoffzelle machen künftig einen großen Teil der Wertschöpfung in der Autoproduktion aus. Um die Spitzenstellung der europäischen Automobilindustrie und den Rückstand auf Japan und Südkorea bei der Batterieentwicklung aufzuholen, ist ein Technologiesprung nötig. Nur eine First-Mover-Strategie sichert europäischen Herstellern ihre Wettbewerbsfähigkeit und Jobs von morgen. Wir wollen nicht, dass an die Stelle unserer finanziell und politisch teuren Abhängigkeit von Erdölimporten morgen eine neue Abhängigkeit von Batterieimporten tritt. In „Power to gas“ – der dezentralen Gewinnung von Wasserstoff oder Methan aus Grünstrom – sehen wir für Autos mit sparsamem Antrieb eine ergänzende Option. Auch bei „Power to gas“ sollte sich die Höhe der Besteuerung an den Klimaauswirkungen orientieren.

Elektromobilität erfordert einen neuen Umgang mit Rohstoffen. Heute werden 20 Prozent des Ressourcenverbrauchs eines Autos allein bei seiner Produktion verbraucht. Die Gewinnung von Lithium, Kupfer, Platin, Neodym und anderen Seltenen Erden für die Batterieproduktion ist häufig mit starken Umweltbelastungen verbunden. Sie findet in Regionen statt, in denen nur geringe Umweltauflagen und Arbeitsschutzstandards beachtet werden. Europa sollte führend sein bei Materialeffizienz und Recycling, rohstoffeffizienter Produktgestaltung und Nachhaltigkeitsstandards. Hierauf muss auch die gesamte Produktion von Automobilen ausgerichtet sein.

Wer Elektromobilität will, muss sie fördern. Der Übergang in eine postfossile Automobilität ist in Deutschland bislang nicht in Fahrt gekommen, ein neuer deutscher Leitmarkt entfaltet sich noch nicht. Deutlich erfolgreicher findet eine Marktdurchdringung in Ländern wie den USA, Norwegen, Frankreich oder den Niederlanden statt. Sie fördern den Ausbau der Ladeinfrastruktur, setzen gezielt finanzielle Kaufanreize für Elektrofahrzeuge und senken damit die, im Vergleich zu konventionellen Pkws, noch immer erhöhten Anschaffungskosten ab.

Die prosperierenden deutschen Automobilhersteller sind gefordert, Marketing und Preispolitik neu zu gestalten, um den Verkauf von E-Fahrzeugen anzukurbeln. Eine reine Absatzförderung aus dem Staatshaushalt lehnen wir Grüne deswegen ab. Wir sprechen uns stattdessen für einen aufkommensneutralen Kaufzuschuss aus, gegenfinanziert durch einen Umbau der Kfz-Steuer.

Politik und Automobilwirtschaft müssen zwei Zukunftspfade zugleich beschreiten: Zum einen die Elektromobilität ausbauen und zum anderen konventionelle Antriebe deutlich effizienter machen. Hierzu gehören sparsame Verbrennungsmotoren, reduzierte Fahrzeuggewichte und Leichtbauweisen sowie eine Umstellung der Kühlmittel bei Klimaanlage auf Kohlendioxid. Der entscheidende Hebel für weniger Kraftstoffverbrauch sind ambitionierte CO₂-Grenzwerte mit einer langfristigen Zielperspektive. Sie schaffen Planungssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen.

Bereits heute sammeln Autos eine Vielzahl von Daten. Insbesondere sollte der Personenbezug dieser Daten nicht leichtfertig in Frage gestellt werden. Dieser erstreckt sich neben Daten wie Geschwindigkeit und Eingaben ins Navigationssystem auch auf rein technische Daten wie zum Beispiel Füllstände. Wir wollen, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher beim Umgang mit dem vernetzten Auto jederzeit die Hoheit über die Sammlung, Weitergabe und Verwertung ihrer Daten behalten. Systeme, die Daten weitergeben, müssen abschaltbar und übersteuerbar sein, nicht abschaltbare Systeme sehen wir

kritisch. Im Sinne der Verbrauchersouveränität wollen wir Autohersteller und Handel zudem verpflichten, klar zu kommunizieren, welche Daten gesammelt und für welche Zwecke sie in welcher Form verwendet werden. Ähnlich wie beim Kauf einer Versicherung sollte ein ordentliches Produktblatt auch bei Kauf oder Ausleihe eines Autos Standard sein. Haftungsfragen, beispielsweise im Falle eines Unfalles, sowie die damit verbundenen datenschutzrechtlichen Fragen entsprechender Aufzeichnungssysteme, müssen umfassend geklärt sein. Wir wollen sicherstellen, dass auch künftig der Autofahrer entscheiden kann, ob er Systeme des automatisierten Fahrens nutzen möchte.

GRÜN TREIBT ES AN

Wer mehr Mobilität will, muss sich bewegen. Statt öffentliches Geld in neue Straßen und neue Staus zu stecken, wollen wir gezielt in moderne Mobilität investieren und die intelligente Vernetzung von Bahn, ÖPNV, Auto und Fahrrad fördern. Wir setzen auf Umwelt- und Klimaschutz als klugen Innovationstreiber. Subventionen wie das Dienstwagenprivileg wollen wir abbauen. Für die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin gibt es weder eine umwelt- noch eine verkehrspolitische Begründung. Den Kauf klimafreundlicher Elektroautos wollen wir unterstützen.

- **Starke Verbrauchsgrenzwerte für mehr Klimaschutz**

Angela Merkel redet von Dekarbonisierung, verhindert aber in Brüssel im Auftrag der deutschen Autoindustrie ehrgeizige CO₂-Grenzwerte. Damit erweist sie dem Automobilstandort Deutschland einen Bärendienst. Fakt ist: Eine weitsichtige Umweltpolitik sichert Arbeitsplätze. Starke Grenzwerte und aufsehenerregende Top-Runner sind Innovationstreiber hin zu weniger Verbrauch, geringerer Abhängigkeit vom Import fossiler Brennstoffe und zu mehr Klimaschutz. Wir streiten für ambitionierte Verbrauchsgrenzwertes für Neuwagen ab dem Jahr 2025, um Treibhausgasemissionen wirksam zu begrenzen und Investitionen in Elektromobilität anzutreiben.

- **Kaufzuschuss für E-Autos einführen**

Wir schalten hoch in den grünen Gang. Wir wollen Deutschland zum Land der Elektromobilität machen. Um den derzeit zunehmenden Rückstand zu Autonationen wie den USA und Japan aufzuholen, müssen wir den Marktanteil von Elektroautos bei Neuwagen gezielt anheben. Wir Grüne schlagen ein Marktanzreizprogramm vor, bei dem Elektroautos zeitlich begrenzt einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos in Höhe von 2.000 Euro erhalten. Wir wollen diese Förderung über eine Umlage der Kfz-Steuer gegenfinanzieren, die sich an den europäischen Verbrauchsgrenzwerten orientiert. Damit schaffen wir eine ökologische Lenkungswirkung. Die Elektromobilität braucht eine Beschaffungsoffensive. Wir fordern, dass Neufahrzeuge von staatlichen Behörden vorzugsweise E-Autos oder Pedelecs sein müssen.

- **Ladeinfrastruktur ausbauen**

Die Einführung von Elektrofahrzeugen steht und fällt mit einer verlässlichen Ladeinfrastruktur. Wir wollen ein Investitionsprogramm Elektromobilität, das den Aufbau flächendeckender Ladepunkte fördert. Erneuerbaren Strom zu laden, muss bequem mit einer Karte und diskriminierungsfrei („eRoaming“) möglich sein. Die „letzte Meile“ des Lieferverkehrs muss elektrisch werden: Wir wollen Modellprojekte in Kommunen finanziell fördern, die für innerstädtische Logistikdienste künftig nur noch Elektrofahrzeuge einsetzen.

- **Ehrlichkeit bei den Verbrauchsangaben**

Wir fordern, das ehrlichere Prüfverfahren „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures“ (WLTP) bis 2017 einzuführen. Nur wenn die zahlreichen Schlupflöcher, die das derzeit

praktizierte Verfahren im Labor zulässt (u.a. verlangsamtes Beschleunigen, Einsatz von Leichtlaufreifen und hochwertigen Motorölen, automatischen Abschalten von Aggregaten), bei Verbrauchstests unterbunden sind, haben Käufer eine verlässliche Information bei der Wahl ihres Autos. Diese Schlupflöcher dürfen dann auch für die CO₂- und Verbrauchsgrenzwerte im Jahr 2020/21 nicht mehr gelten. Wir Grüne wollen, dass das Umwelt- bzw. das Kraftfahrtbundesamt die Fahrzeugverbräuche künftig wirksam überprüfen.

- **Luftverschmutzung reduzieren**

Die Weltgesundheitsorganisation der Vereinten Nationen (WHO) warnt, dass Rußpartikel aus der Verbrennung von Dieselmotoren krebsverursachend sind und in hohem Maße die Gesundheit gefährden. Die Behauptung der Hersteller, Dieselautos der Euro-6-Norm seien unbedenklich sauber, hält der Realität nicht stand. Stattdessen blasen sie ein Vielfaches des erlaubten Grenzwerts an Stickstoffoxiden in die Luft. Denn die Autohersteller messen den Stickstoffausstoß auf dem Prüfstand im Labor – mit den Emissionen, die tatsächlich während des Fahrens ausgestoßen werden, sind sie nicht zu vergleichen. Damit Grenzwerte wirklich eingehalten werden, sind Messungen notwendig, die im realen Verkehr statt im Labor stattfinden.

- **Dienstwagenbesteuerung an ökologischen Kriterien ausrichten**

Bisher werden die Anschaffung und der Unterhalt von Dienstfahrzeugen mit hohem Gewicht, starker Motorisierung und hohem Benzin- und Dieserverbrauch unbegrenzt steuerlich gefördert. Dienstwagen haben einen großen Einfluss auf Gebrauchtwagenmarkt und Kfz-Bestand. Deshalb ist es ökologisch und sozial überfällig, die milliardenschweren Subventionen abzubauen. Wir wollen die Besteuerung von Dienstwagen konsequent an den CO₂-Ausstoß koppeln und sparsame klimafreundliche zu Lasten von „Sprintschluckern“ besserstellen.

- **Carsharing zum Erfolgsmodell machen**

Wir wollen ein Carsharing-Gesetz, das Carsharing-Anbietern privilegiertes Parken erlaubt. Es soll Kommunen eine rechtssichere und bundeseinheitliche Grundlage für Carsharing-Stationen garantieren, insbesondere in Verbindung mit Ladesäulen für Elektroautos. Wir wollen Carsharing nicht nur in Großstädten und durch große Automobilkonzerne. Auto-Teilen in ganz Deutschland braucht auch weiter kleine und mittelständische Initiativen. Dazu wollen wir auch neue Regeln schaffen, mit denen mehr Ridesharing möglich wird, ohne Arbeits- und Sozialstandards auszuhöhlen.

- **Vernetze Autos mit Fokus auf Verkehrssicherheit und Datenschutz entwickeln**

Der gläserne Autofahrer darf nicht Realität werden. Für das vernetzte Auto müssen wegen der besonderen Risiken, z.B. der Anlage von Bewegungsprofilen, strenge Datenschutzregeln gelten. Wir Grüne wollen die Souveränität und informationelle Selbstbestimmung von Bürgerinnen und Bürgern erhalten. Autofahrer müssen selbst entscheiden können, ob sie Systeme des automatisierten Fahrens nutzen möchten. Dazu gehört: Sie müssen Systeme abschalten und übersteuern können. Autohersteller und Handel sollen verpflichtet werden offenzulegen, welche Daten sie sammeln und zu welchem Zweck sie sie verwenden. Wer ein Auto kauft oder ausleiht, erhält dann standardmäßig ein umfangreiches Produktblatt – so wie wir es beim Kauf einer Versicherung kennen.

- **Leises Fahren ermöglichen**

Freiheit von Lärm ist ein hohes Gut. Neben Luftverschmutzung ist Verkehrslärm der zweitgrößte Verursacher von Gesundheitsgefährdungen. Um dem entgegenzuwirken, brauchen Kommunen einen größeren Ermessens- und Entscheidungsspielraum, um Geschwindigkeiten anzupassen.

Außerdem brauchen wir Fahrzeuge, die weniger Lärm verursachen. Die Geräuschgrenzwerte für Pkw müssen weiter abgesenkt werden. Ausnahmen für hochmotorisierte Fahrzeuge wie Sportwagen oder Geländewagen in der EU-Fahrzeuiglärmrichtlinie gehören gestrichen.