

An
Abgeordnete im Deutschen Bundestag
Fraktionsvorsitzende
Bundeskanzlerin
Fachminister*innen und Chef des Bundeskanzleramtes

Potsdam, 13. Mai 2020

Mobilitätswende statt Abwrackprämie 2.0, keine „Entschärfung“ von Grenzwerten

Sehr geehrte Damen und Herren,

in diesen Tagen wird heiß über eine Abwrackprämie zur Ankurbelung der deutschen Autoindustrie diskutiert. Letztere betreibt für jeden sichtbar eine (wenn man an diverse Skandale der jüngsten Vergangenheit denkt) schamlose Lobbyarbeit, die offenbar bereits über Parteigrenzen hinweg bei verschiedenen Ministerpräsidenten Wirkung zeigt. Uns erscheint diese Forderung aus der Zeit gefallen, rückwärts gewandt und die Chancen einer zukunftsorientierten Wirtschaftsförderung nach dem Corona-bedingten Lockdown zu verspielen.

Wir, die Pilgerbasis Paris 2015 (gegründet von Teilnehmer*innen des 1. Ökumenischen Pilgerweges 2015 zur Weltklimakonferenz in Paris), bereiten gegenwärtig gemeinsam mit einem breiten Bündnis aus Landeskirchen, Bistümern und kirchlichen Werken den 5. Klimapilgerweg Zielona Góra – Göttingen – Amsterdam – Glasgow zur COP 26 vor, welcher Corona-bedingt wie die Konferenz selbst auf 2021 verschoben werden musste. Eine der nationalen Hauptforderungen des 5. Klimapilgerweges ist die einer grundlegenden Verkehrs- und Mobilitätswende. Wie der Bericht des Bundesumweltamtes vom März 2020 aufzeigt, ist statt der bisherigen punktuellen Maßnahmen eine solche Wende dringender denn je erforderlich, damit der Verkehrssektor nicht maßgeblich die Verletzung nationaler und internationaler Klimaschutzziele einschließlich des Pariser Vertrages zu verantworten hat.

Ein notwendiger Bestandteil der Verkehrs- und Mobilitätswende muss sein, dass der perspektivisch erforderliche Wechsel zur E-Mobilität nicht durch klimaschädliche Subventionen ausgebremst wird. Deshalb sind Steuervorteile für Diesel- und Dienstwagen zu beseitigen und die Pendlerpauschale darf nicht an den CO²-Preis gekoppelt sein (beides nicht mit zusätzlichen Staatsausgaben verbunden!). Vor diesem Hintergrund mutet die Forderung nach einer Abwrackprämie zugunsten von Verbrenner-PKW geradezu anachronistisch an; würde doch damit der gewünschte Wechsel zu Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben um den Lebenszyklus einer weiteren Auto-Generation verzögert! „Wir brauchen keine Abwrackprämie 2.0, die Verbrenner fördert und funktionstüchtige Autos zum Wegwerfartikel macht. Bund und Länder müssen zukunftsgerichtet handeln und umweltverträgliche Mobilität fördern“, so die Feststellung des Vorsitzenden des Bundesverbands Verbraucherzentralen Klaus Müller, der man sich nur anschließen kann. Eine derartige Maßnahme stünde im krassen Widerspruch zu umweltpolitischen Zielstellungen. Es

würde schwer vermittelbar sein, in dieser Weise einer Industriebranche mit Steuergeldern unter die Arme zu greifen, welche schon vor der Coronakrise im selbstverschuldeten, wirtschaftlichen Abschwung begriffen war - aber trotzdem noch ausreichend Gewinne macht, um laut über Boni und Dividenden nachzudenken.

Es wird von uns nicht übersehen, dass die Autoindustrie einschließlich des weitverzweigten, auch mittelständischen Netzes von Zulieferfirmen eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen in Deutschland sichert und einen bedeutenden Anteil der Wertschöpfung liefert. Vieles ist u.E. an Unterstützung denkbar für den (leider verschlafenen) Technologiewandel, dessen Notwendigkeit durch die Coronakrise verschärft zu Tage getreten ist. So berichtet das Handelsblatt unter der Überschrift „Elektroauto-Anteil bei EU-Neuzulassungen steigt im Corona-Lockdown deutlich“ am 12.5.2020: „Die wegbrechenden Zulassungen bei Benzinern und Dieselaautos haben im ersten Quartal in der EU für einen deutlichen Anstieg des Anteils von Elektroautos gesorgt. So waren herkömmliche Verbrenner stärker von den im März eingeführten Beschränkungen wegen der Coronavirus-Pandemie betroffen als elektrische Antriebe.“ Es ist deshalb nicht im geringsten akzeptabel, Steuergelder für die Konservierung eines selbstverschuldeten Rückstandes und Innovationsstaus einzusetzen. Die notwendige staatliche Unterstützung muss zielgerichtet gebündelt und an den Erfordernissen der Zukunft ausgerichtet werden, d.h. eine beschleunigte Umsetzung von klima- und umweltschutzfreundlichen Innovationen bewirken. Die deutsche Autoindustrie erhält damit aus Steuergeldern Unterstützung, damit sie trotz der von ihr vernachlässigten Entwicklung von alternativen Antrieben mittelfristig auf dem Markt konkurrenzfähig sein kann. Durch verbindliche Auflagen muss die Unterstützung an zukunftsfähige Geschäftsmodelle gebunden sein, welche die Wiederholung der Fehler der Vergangenheit ausschließen. Um den Strukturwandel dieser Industriebranche sozialverträglich abzufedern, halten wir die staatliche Förderung von Beschäftigungsalternativen für vorstellbar.

Von der Autolobby wird weiterhin gefordert, in Anbetracht der Corona Krise die 2019 vereinbarten, geschärften EU-Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß von Neuwagen zumindest temporär auszusetzen. Soviel Chuzpe einer Lobby macht fast sprachlos: Sie möchte offensichtlich eine Situation erreichen, in der die Autoindustrie ihre auf Halde stehenden alten, nicht zukunftsfähigen Modelle mit staatlicher Unterstützung verkaufen kann! Wir fordern deshalb Bundestag und Bundesregierung eindringlich auf, jedem Versuch einer Modifizierung/Aussetzung der geschärften EU-Grenzwerte entschieden entgegen zu treten. Wir wollen uns nicht mit der Politik von US-Präsident Trump vergleichen lassen!

Wir weisen abschließend darauf hin, dass wir hier (aus aktuellem Anlass) nur einen einzigen Teilaspekt der von uns geforderten Verkehrs- und Mobilitätswende angesprochen haben. Generell gilt, dass der Verkehrsaufwand so weit wie möglich reduziert und die notwendigen Verkehre auf klimafreundliche Verkehrsmittel verlagert werden müssen. Insbesondere muss der ÖPNV als Rückgrat urbaner Mobilität gefördert und der Schienenverkehr im Regional- und Fernverkehr gestärkt werden – im Übrigen auch ein Problem, welches sich durch die Corona Krise verschärft hat. Darauf werden wir im Einzelnen im Rahmen der weiteren Planung und Durchführung des 5. Klimapilgerweges zur COP 26 in Glasgow auf Sie zukommen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christian Seidel
Für die Pilgerbasis Paris 2015