

## **BUND fordert Zukunftsinvestitionsprogramm für nachhaltigen Verkehr statt klimaschädlicher Kaufprämien für Autos und Staatshilfen für das Fliegen**

Die Corona-Krise rufe das Beste und Schlechteste in den Menschen hervor, so Bundespräsident Steinmeier am 11. April dieses Jahres. In der Krise gibt es durchaus Gutes aus dem Verkehrssektor zu vermeiden: Die Treibhausgase und Luftschadstoffe gehen deutlich zurück. Vor allem die Bürger\*innen in den Städten genießen die Ruhe, die sauberere Luft, an einigen Orten mehr Platz für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen, die lärmgebeutelten Flughafenanwohner\*innen atmen auf. Die Nahmobilität nimmt zu, Home-Office ersetzt viele Pendler\*innenfahrten, Videokonferenzen substituieren Kurz- und Langstreckenflüge.

Das Schlechte: Die Autolobby und ihre politischen Unterstützer missbrauchen die Corona-Krise für ein Rollback. Einige fordern öffentlich die Verschiebung von Regulierungen wie den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten auf EU-Ebene oder die Einführung einer mit Steuergeld finanzierten Kaufprämie für Autos. Bei der Lufthansa soll sich der Staat mit zehn Milliarden Euro beteiligen, aber eine Mitsprache, bspw. in Sachen verbesserter Klimaschutz, soll dem Staat nach Willen des Unternehmens und einiger Politiker\*innen nicht eingeräumt werden.

Der BUND wendet sich gegen solche Partikularinteressen Einzelner und fordert die Konzentration der – auch in der Corona-Krise – begrenzten öffentlichen Mittel auf ein Zukunftsinvestitionsprogramm, das die Krisenbewältigung mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und insbesondere dem Klimaschutz verbindet. Im Verkehrsbereich bedeutet das:

1. **Kauf- oder Abwrackprämien**, wie sie derzeit die deutsche Autolobby gegen den gesamten ökonomischen und ökologischen Sachverstand und gegen eine Mehrheit der Bürger\*innen fordert, **sind abzulehnen**. Erfahrungen aus dem Jahr 2009 zeigen, dass die Gesamtheit der Steuerzahler\*innen mit insgesamt fünf Milliarden Euro rund zwei Millionen Menschen den vergünstigten Kauf von Neuwagen ermöglichten. Dabei gab es keine Vorgaben zu Abgasnorm oder Schadstoffausstoß, so dass auch ältere, kleine Autos gegen neuere, aber größere eingetauscht werden konnten, die dann sogar mehr CO<sub>2</sub> und Stickoxide ausstießen und noch heute ausstoßen.

Die aktuelle, dreiste Forderung einer Kaufprämie, die Benziner und Diesel einschließt, wäre eine **Anti-Innovationsprämie**, die den Übergang zu nachhaltiger Mobilität behindert. Weil die deutschen Hersteller Entwicklung und Produktion von Elektroautos seit Jahren verzögerten, stehen heute zu wenige E-Autos deutscher Hersteller zum Verkauf, um mit ihnen einen positiven Klimaeffekt zu erzielen. Zudem entsprechen Modelle wie der EQC von Daimler oder der Audi e-tron in keinsten Weise dem Leitbild eines nachhaltigen Autos. Die jetzt von den Autokonzernen und Teilen der Politik als ökologische Alternative gepriesenen Plug-in-Hybride

sind eine klimapolitische Mogelpackung und bleiben einen Nachweis darüber schuldig, wie oft solche Modelle überhaupt elektrisch gefahren werden. [https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_plug-in-hybride\\_fakten.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_plug-in-hybride_fakten.pdf)

Eine Privilegierung der Autoindustrie gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen ist aus Sicht des BUND nicht begründbar. Die deutschen Autokonzerne blicken auf Jahre mit hohen Gewinnen zurück, verfügen über massive Liquiditätsreserven und nutzen in starkem Maße die Kurzarbeits-Regelungen. Die trotz Corona-Krise nach wie vor geplanten oder bereits vollzogenen Dividenden- und Bonizahlungen in Milliardenhöhe sind ein weiteres Indiz ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Für den BUND ist dabei klar, dass Konzerne, die auf der einen Seite Dividenden auszahlen, auf der anderen Seite keine Staatshilfen, egal in welcher Form, erwarten dürfen.

2. **Staatsbeteiligungen** wie sie für die **Lufthansa** diskutiert werden, **müssen an die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung der Unternehmen gekoppelt werden**. Eine stille Beteiligung ohne Stimmrecht im Aufsichtsrat, wie vom Unternehmen und Teilen der Politik gefordert, wäre eine fahrlässig vergebene Chance in Sachen Klimaschutz. Eine Vergabe von Steuergeld ohne jede öffentliche Kontrolle darf es nicht geben. Bei einer Beteiligung von mehr als 25% erwirbt der Staat auch ein Mitspracherecht bei der langfristigen Strategieentwicklung des Unternehmens. So kann er darauf hinwirken, dass sich Lufthansa in Zukunft klimaschonender ausrichtet. Zentrale Maßnahmen dafür sind, dass:
  - Ultrakurzstreckenflüge sofort eingestellt und alle Inlandsflüge bis spätestens 2030 auf die Schiene verlagert werden.
  - die Preispolitik der Lufthansatochter Eurowings mit Dumpingpreisen keine Bahnverbindungen gefährdet (wie aktuell bei der Verbindung Berlin – München) – dies wird auch im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung gefordert.
  - die Lufthansa eine Pionierrolle beim Einsatz synthetischer Kraftstoffe („Power to Liquid, PTL) - produziert unter nachhaltigen Rahmenbedingungen - übernimmt.
  - sich die Lufthansa gemeinsam mit der Bundesregierung dafür einsetzt, dass ein wirksamer EU-Emissionshandel im Luftverkehr und die Einbeziehung von Non-CO2-Effekten in diesen Emissionshandel vorangetrieben werden.
  - die Lufthansa nicht zur Sicherung ihrer Liquidität 1,8 Milliarden Euro aus Vorauszahlungen für Flugreisen einbehält und diese durch Gutscheine ersetzt.
  
3. Der Verkehrssektor ist ein wichtiger Bereich für ein längerfristig angelegtes **Zukunftsinvestitionsprogramm, das neben sofort wirkenden Impulsen zugleich den Zielen der nachhaltigen Entwicklung dient**. Die Ausrichtung auf eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität, die klimaneutral, flächenneutral und ressourcenschonend ist, muss im Mittelpunkt der Investitionen im Verkehrsbereich stehen.
  - a. Der Verkehrssektor hat erheblichen Nachholbedarf, insbesondere in den Bereichen Bahninvestitionen, Investitionen in den Ausbau und Erhalt des öffentlichen Nahverkehrs sowie den Umbau der öffentlichen, meist städtischen Fläche. Die autogerechte Stadt ist überholt und muss einer Stadtentwicklung weichen, die den aktuell für fahrende und stehende Pkw reservierten Platz für aktive Verkehrsarten und mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bereitstellt. Die Stadt der kurzen Wege muss dabei die Planungen prägen.
  - b. Digitalisierung im Verkehr ist ein zentrales Innovationsfeld. Digitalisierung ist entscheidend für den Wechsel weg von einer autozentrierten, hin zu einer nutzerzentrierten, multimodalen Mobilität und zu einer nachhaltigen Logistik, die Verkehrsvermeidung und

-verlagerung auf die Schiene möglich macht. Beides ist ein entscheidender Schritt zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem. Einige Nachholbedarfe der Digitalisierung sind sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (ETCS), im Schienengüterverkehr (Masterplan Schienengüterverkehr) und in der Binnenschifffahrt (Masterplan Binnenschifffahrt) bereits klar beschrieben und teilweise auch quantifiziert. Jetzt ist es Zeit, diese Pläne auch umzusetzen.

- c. Innovationsprozesse müssen nun angegangen und Chancen genutzt werden. Bei den Elektroautos heißt das z.B. das Vorantreiben neuer Arten von Batterieproduktion und -recycling, ressourcenschonender Produktlinien und Nutzungsformen. Herstellung nachhaltiger synthetischer Kraftstoffe (PtX) für Sektoren, die keine effizienteren Alternativen haben, bspw. für den Flugverkehr und Förderung innovativer Ansätze im Bereich der Logistik, wie z.B. Container-Umschlaganlagen und -techniken, u.v.a.m.
- d. Veränderungen bei den Produkten der Autokonzerne. Durch eine veränderte Mobilität in den Städten wird zukünftig die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen und Elektrobussen steigen. Auf diese Entwicklung müssen sich Politik und Konzerne einstellen. Durch den Bau von Fahrzeugen für eine öffentliche Nutzung, kann ein Teil der zu erwartenden Einbrüche im Bereich der Pkw für den Individualverkehr kompensiert werden. Dazu muss zügig ein Konversionsprojekt aufgelegt werden, um die Produktionskapazitäten den Anforderungen des Klima- und Ressourcenschutzes sowie den gesellschaftlichen Entwicklungen anzupassen.
- e. In allen Segmenten des Mobilitätssektors ergibt sich insbesondere durch den Wandel von der Autoproduktion zur Mobilitätsdienstleistung und durch Digitalisierung zusätzlicher Qualifikations- und Weiterbildungsbedarf. Um damit einhergehende, unvermeidliche Arbeitsplatzverluste in der Auto-Produktion aufzufangen, muss nicht zuletzt die Investition in die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten und die Entwicklung ihrer Fähigkeiten massiv verstärkt werden.

Stand: 20.05.2020

BUND e.V.  
Bundesarbeitskreis Verkehr  
Kaiserin-Augusta-Allee 5  
10553 Berlin