

KLIMASCHUTZ

Bitte wenden Sie jetzt!

Die Autoindustrie stemmt sich gegen die Verkehrswende - die Politik belohnt das

Imagebilder:
zwei neue Audi e-tron
in der arabischen Wüste.

☐ Klimaschutz im Verkehr? Im Gegenteil! Flieger, Laster und Individualmobilität stoßen heute mehr Treibhausgase aus als im Jahr 1990. Wer das Pariser Protokoll einhalten will (deutlich unter zwei Grad Erderwärmung bleiben), muss die Verkehrswende organisieren. Förderung der Bahn, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, Vorrang für Fußgänger- und Radfahrer*innen, Reduzierung von Parkplätzen zugunsten von Grünflächen und Wohnungsbau in Großstädten, Taktverkehr von Bussen und Bahnen auch auf dem Land wie etwa in der Schweiz – das sind nur einige der Stichworte.

Natürlich gehört auch die Förderung der Elektromobilität zu diesen Stichworten – und zwar im Bereich des öffentlichen Verkehrs, von Bussen und Bahnen (40 Prozent des Schienennetzes der Deutschen Bahn sind nicht elektrifiziert) sowie Taxen und Lieferfahrzeugen im innerstädtischen Verkehr. Hier gibt es große Potenziale, die nicht ausgeschöpft werden.

Tempolimits scheinen tabu

Was aber macht die Bundesregierung? Förderprogramme auflegen, die dem Individualverkehr per Pkw weiterhin Vorrang einräumen. Dass dieser Individualverkehr in Deutschland mit 3.275 Verkehrstoten im Jahr 2018 einherging, davon ein immer höherer Anteil Fahrradfahrer*innen, wird verdrängt. Tempolimits (120/90/30), die ohne besondere Kosten mit einer deutlichen Reduktion der Emissionen einhergingen, sind in der Politik mit wenigen Ausnahmen nach wie

vor tabu. Zu mächtig scheint die Autolobby. Kein Wunder, wenn der Volkswagenkonzern der größte Auftraggeber für bezahlte Werbung in den Medien Europas ist. Oberste Maxime der Autobauer, die nach wie vor den industriellen Leitbereich in Deutschland darstellen, ist der Profit. Das mag im Kapitalismus nicht überraschen, erst recht nicht nach der Diesellaffäre. Dennoch ist abzusehen, dass die Wachstumsstrategie der deutschen Konzerne nicht nachhaltig sein kann.

Europas Autoindustrie steht vor einem Dilemma. Der Kohlendioxid-Ausstoß über die gesamte Fahrzeugflotte eines Herstellers darf ab 2021 im Durchschnitt 95 Gramm pro Kilometer nicht übersteigen. Andernfalls werden Strafzahlungen fällig. So will es der Gesetzgeber. Dem folgen weitere Verschärfungen ab dem Jahr 2030.

Im VW-Konzern, dem größten Autobauer Europas, liegt der Wert im Jahr 2019 aber bei 123 Gramm und damit höher als noch im Jahr 2014. VW hat also in Sachen Klimaschutz in den letzten fünf Jahren keine Fortschritte gemacht. Ganz im Gegenteil steigt der Fahrzeug-Anteil mit schlechten Kohlendioxid-Werten rapide, auch unabhängig von VWs Betrugsdieselaautos. War man im Konzern nach der Ölkrise der 70er-Jahre noch stolz auf schnittige Fahrzeuge mit geringem Widerstand im Fahrtwind, verkauft VW heute hohe und eckige Kisten.

Audi warb früher mit niedrigem Fahrwiderstand für seine Quattros, heute erfährt man den c_w -Wert nicht einmal mehr auf Anfrage. Die schweren Sports-Utility-Vehicles (SUV) verbren-

nen zudem besonders viel Treibstoff. Weil sie aber besonders viel Gewinn bringen, strebt VW an, den SUV-Anteil, der im Jahr 2018 bei 23 Prozent lag, schon 2019 auf 33 Prozent zu steigern.

Damit wird das vom Gesetzgeber gesteckte Ziel von 95 Gramm Kohlendioxid für die Wolfsburger unerreichbar. Es sei denn, man hilft sich mit einem Zaubertrick. Den liefert diesmal nicht der „Schummel-Software“-Bauer Bosch, sondern die Politik als Gesetzgeber, der Elektroautos als Nullemissionsfahrzeuge definiert, obwohl bei Produktion und Betrieb Kohlendioxid freigesetzt werden.

Seit mehr als 100 Jahren elektromobil

Der VW-Vorstandsvorsitzende Herbert Diess ist zuversichtlich, dass VW so zum größten Konzern der Welt werden kann: „Meine Prognose ist: Das wertvollste Unternehmen der Welt in zehn Jahren wird ein Autounternehmen sein.“ Die Zukunft der Automobilität werde emissionsfrei und unfallfrei. „Was aus heutiger Sicht bleibt, ist der Stau.“ Diess macht damit klar, dass VW kein Interesse an einer Verkehrswende hat, sondern voll und ganz auf den individualisierten Pkw-Verkehr setzt.

Elektromobil fahren kann man in Deutschland seit mehr als 100 Jahren – in Straßenbahnen und mit der Eisenbahn. Hier hätte der Gesetzgeber ein großes Potenzial für eine echte Verkehrswende. In vielen westdeutschen Städten und in Westberlin wurden in den 60er-Jahren die Straßenbahnen zugunsten des Pkw-Ver-

kehr abgebaut. Hier wieder leistungsfähige Netze aufzubauen, wäre gut für das Klima und die Lebensqualität. 40 Prozent des Eisenbahnnetzes in Deutschland werden mit Dieselloks befahren. Auch hier wäre Elektromobilität von Nutzen.

Stattdessen fördert die Politik Pkw-Dienstwagen mit Hybridantrieb. Wer sich einen Landrover mit 500 PS und einem Benzinmotor plus Elektromotor (Reichweite 50 Kilometer) in die Garage stellt, zahlt nur noch die Hälfte der Steuer für die private Nutzung eines Dienstwagens.

Ohnehin sind die meisten Elektrofahrzeuge Zweit- oder Drittauto. Untersuchungen zeigen, dass die vermeintliche Emissionsfreiheit der Elektroautos ihre Besitzer dazu verführt, Wege, die sie bisher zu Fuß oder per Fahrrad zurückgelegt hatten, nun mit dem Pkw zu erledigen. Solange das Elektromobil mit dem deutschen Strommix fährt, hilft das nicht, sondern schadet dem Klima: Der Kohleanteil lag im Jahr 2018 bei gut 35 Prozent.

Frankreich und Deutschland haben sich darauf verständigt, ein erstes Batteriewerk mit 500 Millionen Euro zu fördern. Der Subventionsempfänger ist der französische Batteriehersteller SAFT, eine Tochter des Ölriesen Total, für den In-

vestitionen von einer halben Milliarde eher kleine Projekte darstellen. Aber was man mitnehmen kann, nimmt man mit. Das gilt auch für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Obwohl die Automobilkonzerne und die Ölkonzerne mit ihren Tankstellen Milliarden Gewinne einfahren, gilt es als gesetzt, dass die E-Auto-Infrastruktur von Steuerzahler*innen subventioniert werden wird.

Modelle mit doppelt großem Öko-Rucksack

Wenn man schon auf Individualverkehr im E-Auto setzen wollte, dann wären schnittige Solarflitzer in Leichtbauweise wie die „Lightyear One“ aus Eindhoven erste Wahl. Doch für solche Nischenprodukte interessieren sich die deutschen Autobauer so wenig wie für das Einliterauto, das VW schon vor Jahren entwickelt hatte, aber nicht vermarkten wollte.

Der erste vollelektrische Audi e-tron ist ein SUV mit 408 PS. Vergleichbar der vollelektrische Mercedes EQC mit ebenfalls 408 PS und einem Preis von 77.500 Euro in der Basisversion. Der automobiler Wahnsinn geht also elektrisch weiter. Das gilt auch für BMW. Der neue X5 xDrive45e kommt als

Plug-in-Hybride. Mit einem Elektromotor

und einem Benzinmotor trägt das Fahrzeug einen doppelten ökologischen Rucksack mit erhöhten Kohlendioxid-Emissionen schon vor dem ersten gefahrenen Kilometer. 394 PS sollen das 2,5 Tonnen schwere Vehikel bewegen. Den größten und schnell zu realisierenden Effekt einer Kohlendioxid-Minderung im Verkehrssektor hätte ein generelles Tempolimit auf Autobahnen (120), Landstraßen (90) und im Ortsbereich (30). Und das fast zum Nulltarif. Stattdessen soll die Elektromobilität Wunder vollbringen. Übernimmt man die optimistischen Schätzungen der Automobilwirtschaft, würde der weltweite E-Kfz-Bestand bis zum Jahr 2025 auf etwa 150 Millionen Einheiten steigen. Das wäre ein Anteil an der Gesamtfahrzeugflotte von gerade einmal zehn Prozent. Im gleichen Zeitraum würden aber 275 Millionen zusätzliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor die Erde befahren.

Der Preis dafür lässt sich in Celsius oder Fahrenheit messen. Er wird von uns allen und den kommenden Generationen bezahlt werden, wenn es nicht gelingt, eine echte Verkehrswende in Gang zu setzen, die den Klimazielen gerecht wird.

Wie sagt das Navi so schön: Bitte wenden, bitte wenden Sie jetzt! ■ HANS-GERD MARIAN

14.9. Sternfahrt & Demo

#aussteigen

Jetzt beginnt die Verkehrswende

zur IAA in Frankfurt a.M.

adfc BUND compact! VCD

Deutsche Umwelthilfe GREENPEACE NaturFreunde

www.iaa-demo.de

☑ Auch die NaturFreunde Deutschlands rufen zur Demo auf.

Kommt alle nach Frankfurt! Sa., 14. September 2019

Größere Autos, mehr PS, höherer Verbrauch – für solche Autos steht die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Doch am **14. September**, wenn die IAA für Besucher*innen öffnet, erobern wir uns die Straßen zurück. Mit einer bundesweiten Großdemo, einer Fahrrad-Sternfahrt aus dem Rhein-Main-Gebiet und einem Kidical Ride kommen wir vor die Tore der IAA. Wir fordern von Politik und Autoindustrie: Das Pariser 1,5-Grad-Ziel ist nicht verhandelbar. Macht den Weg frei für klimafreundlichen Verkehr:

- **Sofortiger Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor**
- **Vorrang für Rad- und Fußverkehr sowie Bus und Bahn**

Weitere Zubringerstrecken und Treffpunkte unter: www.iaa-demo.de

Sternfahrt
Aus dem ganzen Rhein-Main-Gebiet – aus Gießen, Darmstadt, Wiesbaden und Aschaffenburg – fahren Fahrradkorsos zur Frankfurter Messe.
Genauere Treffpunkte und Zeiten siehe: www.iaa-demo.de

Groß-Demo
Aus ganz Deutschland kommen wir mit Bus und Bahn zur großen Demo. Für alle, die kein Rad mitbringen können oder lieber zu Fuß demonstrieren.
11:30 Uhr, Hauptwache, Frankfurt

Kidical Ride
Mit einem familienfreundlichen Kidical Ride demonstrieren Kinder mit ihren Eltern auf Fahrrädern für ihre Zukunft.
13:30 Uhr, Nibelungenplatz/ UAS, Frankfurt

Wir treffen uns vor den Toren der Internationalen Automobil-Ausstellung zur gemeinsamen Abschlusskundgebung
an der Messe Frankfurt (Friedrich-Ebert-Anlage)

mobilisieren
→ Lade alle Deine Freund*innen ein
→ Bestelle online Mobi-Material
→ Verteile Plakate und Flyer

informieren
Facebook @iaademo
Twitter @iaademo
Instagram @iaademo

spenden
NaturFreunde Deutschlands
IBAN DE62 6602 0500 0008 7181 00
BIC BFSWDE33KRL
Verwendungszweck: IAA Demo

www.iaa-demo.de