

GASTKOMMENTARE

TECHNOLOGIENEUTRALE FÖRDERUNG?

Alles auf die Liste

PRO



Christian Schlesiger, »Wirtschaftswoche«, Düsseldorf

Elektroautos werden sich durchsetzen. Schneller, als viele glauben. Dazu macht E-Fahren einfach zu viel Spaß. Als das Smartphone kam, wollte auch keiner mehr Handys mit Tasten. Aber wird das E-Auto künftig ein Batterie-Auto sein? Oder erzeugt es seinen Strom an Bord selber aus Wasserstoff? Das Rennen ist offen. Genauso spannend ist, welcher Verkehrsträger wesentlich zur CO2-Reduktion beitragen wird: Auto, Zug, Binnenschiff oder Flugzeug? Welchen Träger soll die Politik also besonders fördern? Den schwächsten (auf dass er bedeutsamer wird), den dreckigsten (auf dass er sauberer wird) oder den größten (weil der am meisten Öko-Potenzial hat)? Die Regierung diskutiert, wie der Verkehr bis 2030 seine CO2-Emissionen radikal senken kann. Ich meine: am besten nach zwei Prinzipien. Erstens: Politik muss alles technisch Machbare fördern. Eben weil das Rennen nicht entschieden ist und zu frühe Festlegungen Potenzial verspielen könnten. Die kaum diskutierten, aber akkuschonenden Oberleitungen für Elektro-Lastwagen gehören genauso auf die Förderliste wie die Ladesäulen für E-Autos und Tankstellen für Wasserstoff-Autos. Abschreiben darf man auch synthetische Kraftstoffe nicht, die in klassischen Verbrennern funktionieren, aber CO2-neutral sind. Zweitens: Politik muss heiß auf Innovationen sein, statt sie zu fürchten. Konflikte mit den alten Geschäftsmodellen gilt es zu lösen statt zu umgehen (Stichwort: Taxi). Wer wie die Bundesregierung das Ridesharing und Sammeltaxis in Innenstädten ausbremst, schläft den innovationsfreundlichen Teil der Gesellschaft ein. Einfach mal probieren: Trial-and-Error. So treibt man Innovationen an. Andere Nationen sind da neugieriger als wir.

Gezielt fördern

CONTRA



Michael Bauchmüller, »Süddeutsche Zeitung«, München

Die »technologieneutrale Förderung« gehört für viele deutsche Wirtschaftspolitikern zum Standardrepertoire. Klingt ja auch vernünftig – wer weiß schon, welche Technologien sich irgendwann durchsetzen (erst recht, wenn sie nicht gefördert werden)? Die Folge aber ist, dass etablierte Technologien sich in aller Regel umso länger halten können. Denn den Newcomern gegenüber haben sie immer einen doppelten Vorsprung: Sie sind am Markt schon eingeführt – und genießen meist den Rückhalt der Politik. Die Angst vor dem Verlust von Arbeitsplätzen wiegt für sie schwerer als die Verheißungen neuer Technologien. Das verhält sich beim Auto nicht anders. Ohne eine gezielte Förderung von Alternativen wird eine postfossile Mobilität lange auf sich warten lassen. Denn der Verbrenner hat sich ökonomisch und politisch gut etabliert, das macht es für Herausforderer schwer. Die ganze Infrastruktur ist auf Benzin und Diesel ausgerichtet. Dabei ist schon jetzt klar: Der Antrieb der Zukunft wird elektrisch sein müssen, sei es über eine Batterie oder eine Brennstoffzelle. Beides ist abhängig von einer neuen Infrastruktur, die sich aber nicht von alleine baut – und die es ohne öffentliche Förderung kaum rechtzeitig geben wird. Freunde der Technologieneutralität dagegen führen gern synthetische Kraftstoffe ins Feld, als angeblich unterschätzte Option. Doch letztlich sollen auch sie nur die Illusion nähern, der Verbrenner habe eine klimafreundliche Zukunft. Hat er aber nicht. Eine Methode gäbe es, die Neuen ohne Förderung an den Markt zu führen: die massive Verteuerung fossiler Brennstoffe. Aber da hört bei vielen Freunden der Technologieoffenheit der Spaß auf.

Mehr zum Thema der Woche auf den Seiten 1 bis 3. Kontakt: gastautor.das-parlament@bundestag.de

Herr Schreiner, in Hamburg und Stuttgart gibt es schon Fahrverbote für ältere Dieselaautos. In weiteren Städten sind sie für dieses Jahr angekündigt. Sehen Sie noch Möglichkeiten, dies zu verhindern?

Ich bin zuversichtlich, dass das gelingen kann. Nicht zuletzt auch durch die nun beschlossene Änderung des Bundesimmissionschutzgesetzes. Damit schaffen wir die Grundlage dafür, dass die Städte, die den EU-Grenzwert inzwischen nur noch geringfügig überschreiten, nämlich bis zu 50 Mikrogramm, keine Verkehrsverbote verhängen müssen. Schließlich geht es zu meist um Städte, die knapp über dem von der EU festgelegten Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft liegen, aber viele Anstrengungen unternehmen, um die Werte rasch zu reduzieren. Was Stuttgart und Hamburg angeht, so sind dort meiner Ansicht nach die Fahrverbote politisch motiviert. In Hamburg etwa hat es der Senat kaum erwarten können, ganze Straßenzüge zu sperren.

Ist es aber nicht ein bisschen fragwürdig, wenn man sagt: Die Luft ist schlecht, die Grenzwerte werden überschritten also heben wir sie einfach an? Wir ändern die Grenzwerte nicht. Dadurch würde auch die Luft nicht besser. Es geht hier um die Frage, ob Fahrverbote verhältnismäßig sind. Nach Frankfurt am Main fahren mehr als 360.000 Berufspendler jeden Tag ein, die von Fahrverboten betroffen sein würden. Ist es verhältnismäßig, diese Menschen auszusperrten, nur weil die Stadt den Grenzwert geringfügig überschreitet? Ich denke, es gibt mildere Mittel.

Bei allem Verständnis für die Pendler – das Bundesverwaltungsgericht hat doch aber entschieden, dass Fahrverbote grundsätzlich möglich sind...

...aber eben nur, wenn sie verhältnismäßig sind. Man darf nicht vergessen, welche großen Anstrengungen derzeit schon unternommen werden, um zu Verbesserungen zu kommen. Damit meine ich zum Beispiel das »Sofortprogramm Saubere Luft« mit einem Volumen von 1,5 Milliarden Euro. Daraus fördern wir etwa die Umrüstung der öffentlichen Fahrzeuge in den betroffenen Städten. Die Luft in den Städten wird immer sauberer.

Die Deutsche Umwelthilfe (DHU) hält Fahrverbote nach wie vor für möglich und kritisiert auch die vorgenommene Grenzwerthöhung. Wie bewerten sie das Agieren der DHU?

Der EU-Grenzwert gilt weiterhin. Die Politik sollte sich von diesem Verein nicht so treiben lassen. Ich bin im Übrigen dafür, dass die Gemeinnützigkeit der DHU überprüft wird. Es mutet schon seltsam an, wenn der Staat mit Steuermitteln eine Organisation unterstützt, die dann Städte verklagt und Millionen von Pendlern Fahrverbote aufzuerlegen versucht. Auch die DHU lässt völlig außer Acht, was alles schon passiert ist und dass es die Bemühungen um bessere Luft in den Städten schon lange gibt. Bundeskanzlerin Angela Merkel hat erst vor kurzem in einer Fraktionssitzung gesagt, sie habe als Umweltministerin seinerzeit die ersten Busnachrüstungen in Auftrag gegeben. Angesichts dessen muss man die Kirche auch mal im Dorf lassen. Es fehlt an der Verhältnismäßigkeit – auch bei der Deutschen Umwelthilfe.

Wenn Sie so optimistisch sind, was die Verhinderung von Fahrverboten angeht – wozu braucht es dann noch Nachrüstungen der Abgassysteme?

Was die Abschaltsoftware von VW angeht, so sind inzwischen fast 100 Prozent der betroffenen Fahrzeuge auf Kosten der Hersteller umgerüstet worden. Was die SCR-Katalysatoren betrifft, so ist es Aufgabe der

»Die Luft wird sauberer«

FELIX SCHREINER Der CDU-Abgeordnete und Verkehrsexperte ist zuversichtlich, dass sich Fahrverbote in Innenstädten künftig vermeiden lassen



© Felix Schreiner

Industrie, entsprechende Systeme auf den Markt zu bringen. Man muss sich aber von der Vorstellung lösen, man greift in ein Regal, nimmt den Katalysator, baut ihn ein und alles ist gut. Mit der Nachrüstung sind oftmals erhebliche technische und rechtliche Schwierigkeiten verbunden.

Also halten Sie nichts von Hardware-Nachrüstungen? Wo es Sinn macht, sollte man es tun. Bei zehn Jahre alten Autos ist das aber eher nicht der Fall.

Was sollen die Besitzer solcher Autos machen? Es gibt inzwischen attraktive Umtausch- und Kaufangebote. Unser Ziel bleibt es aber, Fahrverbote zu vermeiden.

Bei sinnvollen Hardware-Nachrüstungen – müssen hier die Hersteller die Kosten übernehmen? Eine Verpflichtung zur Kostenübernahme ist nicht möglich, da die Autos korrekt in den Verkehr gebracht wurden. Da sollte man auch keine falschen Erwartungen we-

cken. Steuergelder für die Nachrüstung aufzubringen, macht aus meiner Sicht ordnungspolitisch keinen Sinn. Es muss über Vereinbarungen mit der Autoindustrie laufen, was ja auch das Ziel von Verkehrsminister Andreas Scheuer war. Die Fahrzeughersteller Daimler und VW haben denn auch die Übernahme der Kosten für eine Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw bis zu einer Höhe von 3.000 Euro zugesagt.

Wenn es nun trotz aller Bemühungen doch Fahrverbote geben sollte, müssen diese ja auch überwacht werden. Ist die dazu getroffene Regelung zielführend? Der gefundene Kompromiss ist in Ordnung. Die jetzige entschärfte Fassung ist ein gangbarer Weg.

Die datenschutzrechtlichen Befürchtungen und die Ängste vor einer verstärkten Überwachung teilen Sie also nicht?

Es gibt nur stichprobenartige Überprüfungen mit mobilen Geräten – also keine Blitzkästen. Die Daten dürfen maximal zwei Wochen gespeichert werden – nicht wie ursprünglich geplant bis zu sechs Monate. Ich glaube schon, dass damit dem Thema Datenschutz ausreichend Rechnung getragen wird. Wissen Sie, ich war unlängst in Österreich. Dort habe ich eine digitale Vignette für sechs Tage erworben. In dieser Zeit wurde ich über mein Fahrzeugkennzeichen, das ich angeben musste, überall, wo ich unterwegs war, kontrolliert. Und das geht jedem Urlauber so.

Die Grünen fordern ja schon seit langem die Einführung einer Blauen Plakette nach dem Vorbild der Feinstaubplakette, um die Fahrverbote überwachbar zu machen. Damit wäre die umstrittene Datenerhebung vom Tisch. Warum stellen Sie sich der Union dem entgegen?

Bei einer Plakettenlösung können Sie nur den ruhenden Verkehr überprüfen, für den fließenden Verkehr ist das schwierig. Wer eine Verbotzone durchquert, wird also nicht erfasst. Dadurch treffen Sie dann wieder nur die Pendler, die ihr Auto an der Arbeitsstelle in der Stadt abstellen.

Was ist mit ausländischen Fahrzeugen, die in den Verbotszonen unterwegs sind. Die sind im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes nicht erfasst – es kann also kein Datenabgleich stattfinden. Bleiben sie damit sanktionsfrei?

Das ist in der Tat eine Frage, die noch abschließend zu klären ist. Fahrzeuge ausländischer Fahrzeughalter können nachgerüstet werden. Der Hersteller des Nachrüstsystems kann daraufhin eine Betriebslaubnis ausstellen, die mitgeführt werden kann.

Muss eventuell auch bei den Vorgängen zur Aufstellung der Messstationen nachjustiert werden?

Auf EU-Ebene gibt es in Sachen Vereinheitlichung ganz sicher noch Handlungsbedarf. Was die Messstationen in Deutschland angeht, so finde ich die laufende Überprüfung der Standorte durch den TÜV sehr richtig. Hinter manche Standorte muss man ganz sicher ein Fragezeichen setzen.

Das Gespräch führte Götz Hausding. |

Felix Schreiner sitzt seit 2017 für die CDU im Deutschen Bundestag. Der 33-Jährige wurde im Wahlkreis Waldshut (Baden-Württemberg) direkt gewählt und gehört dem Verkehrsausschuss an.



Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper

PARLAMENTARISCHES PROFIL

Der Saarländer: Oliver Luksic

Oliver Luksic ist Saarländer durch und durch. Abgesehen von Studienjahren in Paris und London hat der gebürtige Saarbrücker sein bisheriges Leben an der Saar verbracht und freut sich, einer der zehn Abgeordneten zu sein, die das kleine Bundesland im neuen Bundestag vertreten. Der 39-jährige FDP-Mann ist wie in seiner ersten Wahlperiode 2009 bis 2013 verkehrspolitischer Fraktionssprecher, diesmal von der Oppositionsseite aus. Er ist stolz auf die »Macht der Saarländer«, die mit CDU-Chefin Annegret Kramp-Karrenbauer, Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) oder Außenminister Heiko Maas (SPD) so viel Einfluss haben und mit AKK bald womöglich die Kanzlerin stellen. Luksic rechnet aber damit, dass die Große Koalition bis zum Ende der Wahlperiode 2021 hält. In der Debatte um Diesel, Grenzwerte und Fahrverbote ist er ein scharfer Kritiker grüner Politik und spricht von den Deutschen als »Messidion Europas«. Luksic: »Obwohl EU-Richtlinien für Messungen einen Spielraum von bis zu zehn Metern an Straßenrändern und 25 Meter an verkehrsreichen Kreuzungen erlauben, gibt es bei uns Kommunen, die Messstationen 30 Zentimeter nahe am Straßenrand aufstellen, um hohe Werte zu bekommen.« Oft seien es Städte mit viel Grünen-Einfluss. »Wir müssen dort messen, wo wir repräsentative Werte für die Umgebungsluft erhalten.« Luksic lobt Wien, wo Stickstoffdioxid an Einkaufsstraßen geprüft werde. »Da kommen andere Werte heraus, als wenn direkt am Auspuff gemessen wird.« Der Abgeordnete teilt die Skepsis gegenüber der EU-gültigen 40-Mikrogramm-Grenze pro Kubikmeter Stickstoffdioxid. Er verweist auf Kalifornien mit den strengsten US-Umweltrichtlinien, wo 58 Mikrogramm gelten.

Für den FDP-Politiker ist die Diskussion um Dieselaautos in Deutschland aufgebauscht: »Unsere Luft war noch nie so sauber wie heute.« Es geht um ein Übergangsproblem, denn die alten »Stinker« verschwinden aus dem Verkehr. Luksic: »Es wäre unverhältnismäßig, Millionen Dieselfahrer durch Fahrverbote zu enteignen.« Beim neuen Immissionschutzgesetz der Koalition, mit dem Fahrverbote erst ab einem Stickstoffdioxidwert von mehr als 50 Mikrogramm möglich werden sollen, ist er skeptisch. »Das ganze kommt sehr spät und geht nicht weit genug.«



© DBT/Archim/Meide

»Unsere Luft war noch nie so sauber wie heute. Es wäre unverhältnismäßig, Millionen Dieselfahrer durch Fahrverbote zu enteignen.«

Es sei rechtlich fragwürdig, ob ein Land die EU-Richtlinie der 40-Mikrogramm-Grenze so ohne weiteres ignorieren könne. Wegen der Grenzwert-Debatte und EU-Verfahren gegen einzelne Länder im Zusammenhang damit schlägt Oliver Luksic ein Moratorium für den EU-Grenzwert vor. Was kann für die 15 Millionen verunsicherten Dieselfahrer in Deutschland noch getan werden? Luksic: »Da, wo betrogen wurde wie bei eini-

gen VW-Modellen, müssen Kunden entschädigt werden oder Nachrüstungen für ihre Fahrzeuge bekommen.« Der Abgeordnete spricht auch von »Staatsversagen«. »Die Politik selbst hat auf EU-Ebene in den vergangenen Jahren die Schadstoffnormen Euro 4, Euro 5 oder Euro 6 durchgesetzt, zugleich aber die viel zu überambitionierten NO2-Grenzwerte festgelegt. Das passt am Ende nicht zusammen.« Luksic sieht einen »Kulturkampf« autofeindlicher linker Ideologen gegen Verbrennungsmotoren. Nach den Diesel- kämen Benzinautos ins Visier wegen ihres schädlichen Kohlenstoffdioxidausstoßes. »Das Ganze ist auch eine soziale Frage, weil viele kleine und billige Autos vom Markt verdrängt werden. Autofahren darf nicht zum Luxus werden.« Die unausgereiften Elektroautos seien aber wegen ihrer großen und teuren Batterien bislang für viele Bürger unerschwinglich. Kritisch ist Luksic auch bei der Überwachung von Dieselfahrern durch die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes. »Es ist widersinnig, einen riesigen Überwachungsapparat zu kreieren wegen kleiner Ordnungswidrigkeiten.« Außerdem: »Es wird kein ausländischer Autofahrer erfasst, auch wenn er mit einem Pkw der Euro-1-Norm fährt.« Luksic, der die Saar-FDP seit 2011 führt, hat 2001 bis 2006 an der renommierten Pariser Grande Ecole Sciences Po ein Studium generale mit Schwerpunkt Europastudien absolviert und dort den Master gemacht – mit einem Jahr Aufenthalt am Londoner King's College. Danach arbeitete er als Unternehmensberater. Der verheiratete Vater zweier Kinder wohnt in Heusweiler bei Saarbrücken. Sein Hobby ist Fußball. Oliver Luksic spielte beim 1. FC Saarbrücken und anderen Klubs und schießt als Stürmer des FC Bundestag mit den meisten Toren. Hans Krump |

DasParlament

Herausgeber Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Fotos  
Stephan Roters

Abonnement  
Jahresabonnement 25,80 €; für Schüler, Studenten und Auszubildende (Nachweis erforderlich) 13,80 € (im Ausland zuzüglich Versandkosten) Alle Preise inkl. 7% MwSt. Kündigung jeweils drei Wochen vor Ablauf des Berechnungszeitraums. Ein kostenloses Probeabonnement für vier Ausgaben kann bei unserer Vertriebsabteilung angefordert werden.

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Für unverlangte Einsendungen wird keine Haftung übernommen. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Für Unterrichtszwecke können Kopien in Klassenstärke angefertigt werden.

Mit der ständigen Beilage  
Aus Politik und Zeitgeschichte  
ISSN 0479-611 X  
(verantwortlich: Bundeszentrale für politische Bildung)

Redaktionsschluss  
15. März 2019

Druck und Layout  
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH  
Kurhessenstraße 4–6  
64546 Morfelden-Walldorf

Leserservice/Abonnement  
FAZIT Communication GmbH  
c/o Intime Media Services GmbH  
Postfach 1363  
82034 Detsenhofen  
Telefon (0 89) 8 58 53-8 32  
Telefax (0 89) 8 58 53-6 28 32  
E-Mail:  
fazit-com@intime-media-services.de

Chefredakteur  
Jörg Biallas (jbi)

Verantwortliche Redakteure  
Claudia Heine (che)  
Alexander Heinrich (ahe), stellv. Cvd  
Claus Peter Kosfeld (pk)  
Hans Krump (kru), Cvd  
Hans-Jürgen Leersch (hle)  
Johanna Metz (joh)  
Kristina Pezei (pez)  
Sören Christian Reimer (scr)  
Helmut Stoltenberg (sto)  
Alexander Weinlein (aw)

Anzeigenverkauf,  
Anzeigenverwaltung,  
Disposition  
FAZIT Communication GmbH  
c/o Intime Media Services GmbH  
Postfach 1363  
82034 Detsenhofen  
Telefon (0 89) 8 58 53-8 36  
Telefax (0 89) 8 58 53-6 28 36  
E-Mail: fazit-com-anzeigen@intime-media-services.de

„Das Parlament“ ist Mitglied der Informationsgesellschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e.V. (IVW)  
Für die Herstellung der Wochenzeitschrift „Das Parlament“ wird ausschließlich Recycling-Papier verwendet.