

## GRÜNE ARGUMENTE

### » ABGASSKANDAL / "DIESELGATE"



Diesel-Pkw stoßen im normalen Fahrbetrieb auf der Straße – zum Teil erheblich – höhere Stickoxidemissionen aus als auf dem Rollenprüfstand im Labor. Nach Angaben der EU-Kommission überschreiten derzeit hergestellte Euro-6-Dieselfahrzeuge unter realen Fahrbedingungen den Grenzwert für Stickoxide im Durchschnitt um das Vier- bis Fünffache.

Erhöhte Stickoxide gefährden die Gesundheit und können zum Tode führen. In 29 Regionen Deutschlands liegt die Luftbelastung über den zulässigen Grenzwerten. An weit über der Hälfte der Messstellen liegt sie stark darüber. Sogar in Wohnungen, Kindertagesstätten und Schulzimmern werden die zulässigen Grenzwerte überschritten. Nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) starben 2012 in Deutschland 10.400 Menschen vorzeitig an den Folgen erhöhter Stickoxid-Konzentrationen. Für die Atemwege von Kindern sind sie besonders gefährlich. Die EU-Kommission hat wegen anhaltend hoher Schadstoffwerte und unzureichender Gegenmaßnahmen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland angestrengt.

Es brauchte die US-amerikanische Umweltbehörde Environment Protection Agency (EPA), um den Abgasskandal ins Rollen zu bringen. Durch hartnäckige Untersuchungen hat sie den Volkswagen-Konzern zu dem Eingeständnis gezwungen, bei Labormessungen illegale Motorsoftware einzusetzen, um US-amerikanische Abgasnormen zu umgehen. Weltweit sind elf Millionen VW-Fahrzeuge der TDI-Dieselmotorreihe VW EA189 betroffen (in den USA auch die Nachfolgereihe VW EA288). Damit bringt "Dieselgate" zugleich ein massives Staatsversagen von Regierung und Kontrollbehörden in Deutschland ans Licht.

### **AUFKLÄRUNG DURCH DIE REGIERUNG – FEHLANZEIGE!**

Die Bundesregierung verharmlost die gesundheitlichen Gefahren, die von Diesel-Verbrennungsmotoren im Straßenverkehr ausgehen, auf fahrlässige Weise. Die hohen Abweichungen zwischen Labor- und Straßenmessungen waren seit Jahren bekannt. Doch erst infolge der VW-Affäre hat das Bundesverkehrsministerium Nachprüfungen bei Dieselfahrzeugen angeordnet.

Fast ein halbes Jahr später wartet die Öffentlichkeit noch immer auf Ergebnisse. Das Ausmaß der Betrugerei und die Ursachen der massiven Grenzwertüberschreitungen im realen Fahrbetrieb sind bis heute nicht annähernd bekannt. Neben VW zeigen auch Dieselfahrzeuge anderer Hersteller bei unabhängigen Tests ein auffälliges Abgasverhalten im Straßenverkehr. Warum hat das Kraftfahrt-Bundesamt das eigentlich nie untersucht? Warum bleiben auch jetzt die Untersuchungsergebnisse unter Verschluss? Soll der Diesel-Skandal auf die Verfehlungen bei VW reduziert werden? Fakt ist: Die von Dobrindt eingesetzte und in ihrer Zusammensetzung lange geheim gehaltene Kommission ist für diesen Job völlig ungeeignet. Sie besteht aus Mitarbeitern des Verkehrsministeriums (BMVI) und des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) und muss sich daher den Verdacht gefallen lassen, eigene Verantwortlichkeiten und Fehleinschätzungen zu verdecken.

Der entstandene Imageschaden für die deutsche Automobilindustrie und die von ihr beworbene Dieselmotor-Technologie ist immens. Die Methode, auf schnelle Rückrufe zu setzen und Schuldzuweisungen allein gegen Volkswagen zu richten, geht erkennbar nicht auf. VW hat ein Problem, aber VW ist nicht das Problem. Die gesamte Automobilindustrie hat sich einem Generalverdacht ausgesetzt, den sie bislang nicht entkräften konnte. Für ihre Strategie, den Dieselmotor als klima- und umweltfreundliche Technologie zu vermarkten, kommen die hohen Real Driving Emissions (s.u.) einem Offenbarungseid gleich. Die Glaubwürdigkeit von VW, Daimler und Co. im Bereich Umweltschutz ist dahin. Das Ziel der

Automobilkonzerne, durch den Verkauf vieler Dieselmotore die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte im Jahr 2020/21 einzuhalten, gerät durch Dieselgate in Gefahr.

## **AUFKLÄRUNG DURCH DIE GRÜNE BUNDESTAGSFRAKTION – WIR BLEIBEN DRAN!**

Wer Vertrauen in staatliches Handeln erhalten will, darf systematische Betrugerei nicht hinnehmen. Die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger für Wirtschaftsinteressen aufs Spiel zu setzen, ist kein Kavaliersdelikt. Deswegen muss der Abgas-Skandal zügig und umfassend aufgeklärt werden.

Da eine Klärung der Missstände von Dobrindt nicht zu erwarten ist, haben wir Grüne im Bundestag früh gefordert, diese Aufgabe einer unabhängigen Einrichtung zu übertragen. Diese sollte dem Umweltbundesamt (UBA) unterstehen und aus Sachverständigen und Vertretern von Umweltschutz- und Verbraucherschutzorganisationen bestehen.

Unsere Fraktion hat eine Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages durchgesetzt und den Sachverhalt und notwendige Konsequenzen in zwei öffentlichen Fachgesprächen mit Fachleuten und Interessierten diskutiert. Um Hintergründe nachzuvollziehen und transparent zu machen, haben wir inzwischen zehn Kleine Anfragen an die Bundesregierung gerichtet. Allerdings weigert sich Verkehrsminister Dobrindt, sie inhaltlich zu beantworten. Das haben wir gegenüber dem Bundestagspräsidenten bereits gerügt und: Wir bohren weiter!

## **KONSEQUENZEN: WAS TUT DIE REGIERUNG?**

"Ford – Die tun was" lautete einst ein Werbeslogan. Beim Abgasskandal lautet der Spruch dagegen: "Regierung – Die tun nix!" Via BILD-Zeitung hat Dobrindt mehrfach Maßnahmen angekündigt – umgesetzt hat er davon bislang nichts. Übrigens: Auch die Koalitionsfraktionen im Bundestag haben bislang keine eigene Position und keine einzige Forderung zum Abgasskandal entwickelt. Stattdessen beschimpfen sie uns Grüne im Parlament als Nestbeschmutzer.

Minister Dobrindt hat vorgeschlagen, dass TÜV, Dekra u.a. künftig rotieren sollen, um die wirtschaftlichen Abhängigkeiten dieser Prüfdienste von der Automobilindustrie zu verringern. Er hat angekündigt, eigene staatliche Prüfstände für Emissionsnachmessungen aufzubauen und die Hersteller zur Offenlegung der Motorsoftware zu verpflichten. Er hat verkündet, künftig "Dopingtests", so nennt er selbst Stichprobentests, bei bereits zugelassenen Fahrzeugen durchführen zu lassen. Doch wann werden aus Vorschlägen endlich konkrete Maßnahmen? Eines will Dobrindt vor allem verhindern: Dass dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), das bisher vorzüglich mit den Autoherstellern "zusammengearbeitet" hat, Zuständigkeiten entzogen und etwa auf das Umweltbundesamt (UBA) übertragen werden.

## **KONSEQUENZEN: DIE GRÜNE POSITION**

Die grüne Bundestagsfraktion fordert die Regierung auf, den Abgasskandal endlich ordentlich aufzuklären, indem sie

- » untersucht und darüber informiert, ob Dieselfahrzeuge konform der deutschen und europäischen Regeln gebaut worden sind und den umwelttechnischen Anforderungen im realen Fahrbetrieb standhalten;
- » die Ergebnisse der angeordneten Nachprüfungen von Dieselfahrzeugen vorlegt;
- » die Umweltwirkungen von Dieselfahrzeugen und insbesondere die Folgen der steuerlichen Förderung von Dieselmotoren untersucht.

Es ist überfällig, Zulassungsverfahren und Fahrzeugüberprüfungen zu reformieren. Dazu fordern wir,

- » auf EU-Ebene eine gemeinsame unabhängige EU-Typgenehmigungsbehörde einzusetzen, um den Dumpingwettbewerb der Zulassungsbehörden der EU-Staaten zu beenden (s. u.);
- » die Abgas-Feldüberwachung auf das Umweltbundesamt (UBA) zu übertragen, und zwar inklusive der Erhebung der CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- » im Rahmen der Hauptuntersuchung Abgasmessungen am Endrohr wieder einzuführen, die den realen Schadstoffausstoß darstellen, und Manipulationen der Abgasdiagnose auszuschließen;
- » die Behörden zu verpflichten, Ergebnisse aller Tests mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen, damit Kundinnen und Kunden wissen, was tatsächlich "hinten" rauskommt (so geschieht es etwa in den USA).

Die größte politische Herausforderung betrifft alle Dieselautos, die trotz erhöhter Realemissionen zugelassen sind und noch über Jahre die Luft in unseren Städten vergiften werden. Wir Grüne im Bundestag fordern die Bundesregierung auf,

- » sich mit den Ländern in der Verkehrs- und Umweltministerkonferenz über einheitliche und zügige Maßnahmen, die die Luftbelastung in Städten durch Emissionen des Straßenverkehrs verringern, zu verständigen und einen "Aktionsplan Luftqualität" zu erarbeiten;
- » eine Novellierung der Bundesimmissionsschutzverordnung zu prüfen, durch die es Kommunen in großen Städten und Ballungsräumen ermöglicht werden soll, Durchfahrverbote in Umweltzonen zu erlassen, um die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid zu senken (s.u.);
- » ein Nachrüstungsprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen aufzulegen;
- » die Ausweitung von E-Carsharing gezielt zu fördern;
- » die Elektromobilität im Straßenverkehr durch eine Förderung der Kommunen zu stärken, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und Lastenfahrräder zulassen, sowie durch ein zeitlich befristetes Marktanreizprogramm für Elektro-Nahverkehrsbusse und Elektroautos.

## **FAQ – FAKTEN, FRAGEN, ANTWORTEN**

### **Welche Stickoxid-Grenzwerte gelten?**

Zum Schutz der Gesundheit hat die EU in der Luftqualitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/50/EG) europaweit seit 2010 einen Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) festgelegt. Der maximale Stundenmittelwert beträgt 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und darf nicht öfter als 18mal im Jahr überschritten werden. Für die Gebiete, in denen Überschreitungen festgestellt werden, muss nach der 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutz Verordnung) ein Luftreinhalteplan vorgelegt werden. Die Luftreinhaltepläne bilden u.U. die Grundlage für Klagen gegen Stadtverwaltungen, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität konkret durchzuführen (z.B. Einführung von Tempo-30-Abschnitten zur Verbesserung des Verkehrsflusses). Die Abgasnormen für Kraftfahrzeuge wurden in den 1990er Jahren verschärft, für die derzeit letzte Stufe EURO 6 gilt bei Diesel-Pkw ein Emissionsgrenzwert von 80 Mikrogramm. Die NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen in Ballungsgebieten sind im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb deutlich höher liegen, als die kontinuierliche Verschärfung der Abgasgrenzwerte in den Euro-Normen hatte erwarten lassen.

## **Seit wann sind die Probleme bei Dieselaautos bekannt?**

Im Jahr 2014 lieferte eine Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) erste Hinweise über massive Abweichungen bei NO<sub>x</sub>-Emissionen bei Diesel-Pkw. Im September 2014 berichtete Der Spiegel hierüber u.a. mit dem Hinweis, dass moderne Bordcomputer "erkennen, wenn sich das Auto auf einem Rollenprüfstand befindet, und daraufhin in einen optimierten Testmodus schalten" können. Volkswagen behauptete gegenüber US-Behörden, die festgestellten Diskrepanzen insbesondere der Stickoxidwerte beruhten auf einem Softwarefehler und rief im Dezember 2014 etwa 500.000 Fahrzeuge zurück, um eine entsprechende neue Software einzuspielen. Amerikanische Behörden konnten bei den modifizierten Fahrzeugen unter Realbedingungen jedoch keine Verbesserung bei den Stickoxidwerten feststellen. Durch die Drohung der EPA, bei Nichtaufklärung der Diskrepanz den 2016er Modellen die Zulassung zu verweigern, gab Volkswagen am 3. September 2015 den Betrug zu. Das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) teilte erst am 15. Oktober 2015 mit, dass eine "unzulässige Abschaltvorrichtung" eingesetzt worden sei und ordnete den Rückruf von 2,4 Millionen Dieselfahrzeugen an, "um einen regel- und zulassungskonformen Zustand der betreffenden Fahrzeuge herzustellen".

## **Was sind Abschaltvorrichtungen (Defeat Devices)?**

"Abschaltvorrichtungen" oder "Defeat Devices" bezeichnen eine für die Abgaskontrollanlage zuständige und so programmierte Software, dass das Fahrzeug erkennen kann, ob es sich gerade auf dem Prüfstand befindet oder im realen Einsatz auf der Straße. Wenn der Wagen offensichtlich auf Abgasemissionen getestet wird, schaltet die Software die Abgasreinigung ein. Das senkt unter Umständen zwar die Motorleistung oder erhöht den Spritverbrauch, bringt aber die gewünschten Emissionswerte. Stellt die Software fest, dass der Wagen gerade auf der Straße fährt, schaltet die Software die Abgasreinigung aus. Abschaltvorrichtungen sind per EU-Verordnung aus dem Jahr 2007 illegal. Konzerne wie Daimler und BMW berufen sich jedoch auf einen Passus der Verordnung, wonach zum Schutz von Motorbauteilen "eine flexible Regelung der Abgasnachbehandlung" – d. h. eine Abschaltung! – zulässig sei.

## **Welche Hersteller sind betroffen?**

Neben VW wurden bei Nachmessungen von Frontal 21 und von TNO u.a. auch Mercedes, BMW, Opel und Renault unter Realbedingungen auffällig. Bei einer Mercedes C-Klasse in der modernsten Euro-6-Version wurden bei Messungen auf der Straße Spitzenwerte von bis zu 2000 Milligramm Stickoxid pro Kilometer gemessen, was einen bis zu 40-fach höheren Ausstoß als auf dem Rollenprüfstand darstellt. Die Messungen erfolgten bei Stadtgeschwindigkeiten und einer Außentemperatur von sieben bis zehn Grad Celsius, was den Jahresdurchschnittstemperaturen etwa der Stadt Stuttgart entspricht. Daimler gibt offen zu, dass das Abgas-Regelungssystem des untersuchten Diesel-Fahrzeugs über einen "Mechanismus" verfüge, der die Abgasnachbehandlung je nach Bedingungen wie Außentemperaturen und Lastzuständen unterschiedlich regelt, um Motorbauteile zu schützen.

## **Welche Rolle spielen die technischen Prüfdienste?**

Der Abgasskandal hat offenbart, dass zwischen Sachverständigenorganisationen wie dem TÜV oder Dekra und den Herstellern eine zu große Nähe bzw. Abhängigkeit besteht. Die Prüfdienste werden von den Herstellern für die Überprüfung der Zulassungsbestimmungen direkt bezahlt, das Kraftfahrt-Bundesamt hat in der Vergangenheit nur die Ergebnisse auf Plausibilität und Vollständigkeit überprüft, für eigene Untersuchungen fehlten bisher der Behörde die technischen Voraussetzungen und das Personal. Fragwürdig ist ferner, dass eine Vielzahl von Neuwagenmodellen zum Beispiel von Zulassungsbehörden in Malta und Luxemburg typgenehmigt werden. Ob dabei Emissionswerte streng geprüft und Auffälligkeiten nachgegangen wird, wird von Experten angezweifelt. Der

Dumpingwettbewerb unter den nationalen Zulassungsstellen muss durch ein gemeinsames europäisches Typgenehmigungssystem beendet werden.

### **Was sind RDE und WLTP?**

RDE (Real Driving Emissions) und WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) sind Testverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen. RDE ist ein Testzyklus, der mithilfe eines mobilen Testgeräts auf der Straße gefahren wird. Er wird im September 2017 verpflichtend eingeführt und zwingt die Hersteller, den Stickoxid-Ausstoß ihrer Autos im realen Straßenverkehr zu begrenzen. Wir Grüne kritisieren, dass bis 2020 ein Abweichungsfaktor von 2,1 im Vergleich zum Prüfstand-Test (NEFZ) zulässig sein wird (heißt: statt 80 sind 168 Milligramm NOx pro Kilometer im Alltagsbetrieb erlaubt, was einer Überschreitung um 110 Prozent entspricht). Der WLTP soll das bisherige Labor-Testverfahren ablösen und realistischere Verbräuche abbilden. Die USA sind aus den Harmonisierungs-Gesprächen, die dem WLTP vorausliefen, ausgestiegen und nutzen einen eigenen, aus Sicht von Experten realitätsnäheren Testzyklus.

### **Was machen Städte wie z.B. Stuttgart?**

Deutschen Städten steht eine Flut von Klagen auf Befolgung ihrer Luftreinhaltepläne bevor. So hat etwa die Deutsche Umwelthilfe die Stadt Stuttgart verklagt. Baden-Württembergs Landeshauptstadt ist ein Brennpunkt der Stickoxidbelastung. Als dort im Januar 2016 erstmals Feinstaub-Alarm ausgerufen wurde, lag der Tagesmittelwert bei 140 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart begegnen Inversionswetterlagen und Feinstaub-Alarm mit einem zweistufigen Konzept: 1. Öffentliche Appelle: Bürger werden zum freiwilligen Umstieg auf Bus und Bahn und zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie zum Verzicht auf den Betrieb von Komfortöfen mit Festbrennstoffen aufgefordert; 2. Sollten freiwillige Verhaltensänderungen nicht ausreichen, sollen laut Oberbürgermeister Fritz Kuhn ab 2018 verbindliche ordnungsrechtliche Maßnahmen für die Autofahrer folgen. Fahrverbote aufgrund erhöhter Feinstaubwerte gab es bereits mehrfach in Paris, Rom, Neapel, Mailand.

### **Was ist die "Blaue Plakette"?**

Um das gravierende Stickoxid-Belastung der Dieselfahrzeuge im Bestand zu bekämpfen, reicht die bisherige grüne Plakette bei weitem nicht aus. Umweltverbände fordern daher seit langem die Einführung einer "Blaue Plakette", die rechtlich auf einer Verschärfung der Bundesimmissionsschutzverordnung basieren und vorschreiben würde, dass nur noch Autos, die die strengen Emissionsanforderungen für EURO 6 nicht nur auf dem Prüfstand sondern auch im Regelbetrieb auf der Straße erfüllen, in Umweltzonen einfahren dürfen. Ähnlich wie die Bundesumweltministerin sprechen wir Grüne im Bundestag uns dafür aus, die Einführung einer "Blauen Plakette" zu prüfen. Sie ist mutmaßlich das wirksamste Instrument, um den Fahrzeugbestand in Deutschland rasch zu erneuern und alternative Antriebsarten auszuweiten.

### **Wie "clean" können Dieselaautos überhaupt sein?**

Ein nach gesetzlichem Stickoxid-Grenzwert "sauberer" Diesel ist möglich – wenn auch mit erheblichem Aufwand und nicht CO<sub>2</sub>-neutral. Die Reinigung von Dieselabgasen erfolgt in drei Schritten: Innermotorische Maßnahmen, Partikelfilter zur Rußreduktion und NO<sub>x</sub>-Reduktion durch Speicherkatalysatoren oder die Einspritzung von chemischem Harnstoff (sog. AdBlue). Für die Automobilindustrie ergeben sich allerdings einige Herausforderungen: für eine effektive Abgasnachbehandlung muss im Fahrzeug Platz für einen zusätzlichen Tank und die Zuleitung geschaffen werden, zudem sind Anpassungen bei Einspritzanlage und Motorelektronik vonnöten. Der Einsatz eines NO<sub>x</sub>-Speicherkats führt zu etwas mehr Spritverbrauch. Insgesamt ist die

Abgasnachbehandlung mit einem finanziellen Aufwand von etwa 400 Euro pro Fahrzeug verbunden. Die Kosten für die regelmäßig nachzufüllende AdBlue-Flüssigkeit selbst sind zu vernachlässigen. Im Lkw-Bereich ist der Einsatz von AdBlue mittlerweile Standard.

## **Was folgt aus dem Abgasskandal für die deutsche Automobilindustrie?**

Der Abgasskandal markiert einen Wendepunkt. Mit dem Auffliegen des VW-Betrugs ist klar: Das Greenwashing der Automobilindustrie ist gescheitert. Autos müssen auf der Straße sauber sein – nicht nur auf dem Papier. Wer sich daran nicht hält, dem drohen Milliardenstrafen. Noch ist nicht klar, ob allein Volkswagen mit illegalen Abschaltvorrichtungen operiert hat. Sicher ist: Durch die Einführung von RDE werden die heute noch massiven Abweichungen gegenüber den Labormessungen und eine unbegrenzte Luftvergiftung durch Stickoxide (bei Neuwagen!) nicht länger möglich sein. Die Industrie steht aufgrund global auftretender Smog-Probleme vor einer Strategieentscheidung, denn die Optimierungsmöglichkeiten klassischer Benzin- und Dieselfahrzeuge stoßen an physikalische Grenzen. Abgasnachbehandlungen werden technisch immer aufwändiger und teurer. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie, die einseitig auf Dieselmotoren gesetzt hat und die Entwicklung moderner Batterietechnologie verschlafen hat, läuft Gefahr, den Anschluss an neue Antriebstechnologien und an die internationale Batterieentwicklung zu verpassen.

## **Wie kann der Staat Elektromobilität sinnvoll fördern?**

Mithilfe ihrer Steuer- und Ordnungspolitik fördert die Bundesregierung bis heute die Dieselstrategie der deutschen Automobilindustrie. Für die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin gibt es aber weder eine umwelt- noch eine verkehrspolitische Begründung. Deutschland wird mit der heutigen Dieselflotte weder seine Klimaziele noch eine Reduzierung der Abgasbelastung in den Städten erreichen. Die Elektromobilität auf der Straße – seit vielen Jahren intensiv diskutiert – kommt dagegen nicht in Gang. Wir Grüne im Bundestag haben uns schon sehr früh dafür ausgesprochen, Elektroautos durch Kaufanreize zu fördern. Wir haben dabei aber stets auf eine klare ökologische Lenkungswirkung gedrungen. Unser Vorschlag: ein befristetes Marktanreizprogramm, bei dem Elektroautos einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos (unter 50g CO<sub>2</sub>/km) in Höhe von 2.000 Euro erhalten. Die Gegenfinanzierung erfolgt nicht aus dem allgemeinen Steuertopf sondern über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß oberhalb der europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte liegt.

## **Löst Elektromobilität die Verkehrsprobleme?**

Die seit der Klimakonferenz von Paris auch völkerrechtlich verbindlich anerkannten Notwendigkeiten von Klimaschutz und Energiewende verlangen eine grundsätzliche Neuorientierung der Verkehrspolitik. Es wird energiepolitisch nicht gelingen, die heutigen 45 Millionen fossil betriebener Pkw in Deutschland 1:1 durch Elektroautos zu ersetzen – und es wäre auch verkehrspolitisch fatal. Mobilität ist intelligent, wenn sie auf einer digital unterstützten Vernetzung unterschiedlicher umweltfreundlicher Verkehrsangebote basiert und wenn sie die Lebensqualität in Städten nicht länger zerstört. Aktuelle Umfragen zeigen, dass sich eine überwältigende Mehrheit für eine Verkehrspolitik in Städten ausspricht, die weniger auf das Auto ausgerichtet ist. Mobil sein heißt daher immer selbstverständlicher, unter Fahrtoptionen auszuwählen. Statt mit dem Auto im Stau zu stehen und den letzten freien Parkplatz zu suchen, brauchen wir eine bessere Infrastruktur für die Bahn, für Fahrrad und E-Bike, bessere Bedingungen für Fußgänger und den Öffentlichen Nahverkehr, eine Ausweitung der Umweltzonen, gezielte Förderungen für E-Autos und E-Busse sowie die rechtliche Sicherstellung von Carsharing im öffentlichen Straßenraum.

## LINKS ZUM WEITERLESEN

- » [Grüne Politik zu Dieselgate](#)
- » [Grüner Bundestagsantrag](#)
- » [Grüne Automobilpolitik](#)