

VERBOTE UND IDEOLOGIE BEENDEN: FÜR EINE EHRliche VERKEHRSPOLITIK FÜR WIRTSCHAFT UND VERBRAUCHER

BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTANDS VOM 02.JULI 2024

Die von der Bundesregierung ideologisch forcierte Verkehrspolitik ist gescheitert. Die hierbei maßgeblich von der Bundesregierung gesetzten Sektorziele von 15 Mio. batterieelektrischen Fahrzeugen bis 2030 können nicht erreicht werden. Der dringend notwendige Klimaschutz im Verkehrssektor kann daher unter den aktuellen politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen nicht gewährleistet werden. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Gründen:

1. Alternative Antriebssysteme wie die Batterietechnik oder die Brennstoffzelle sind im Vergleich mit dem konventionellen Verbrennungsmotor nach wie vor kostentechnisch nicht konkurrenzfähig. Erschwerend kommt hinzu, dass bedingt durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts die haushalterischen Mittel für eine breit angelegte Subventionierung alternativer Antriebsarten bei PKW und LKW nicht mehr vorhanden sind und die Fahrzeuge bei den Fahrzeugherstellern und ihren Vertriebspartnern nunmehr ohne Direktsubventionierung immer mehr zu Ladenhütern werden.

2. Der Ausbau, der für eine batteriebetriebene Fahrzeugflotte, notwendigen Ladeinfrastruktur und der erneuerbaren Stromkapazitäten bleibt hinter den selbst gesteckten Zielen weit zurück. Es gibt zu wenig öffentliche Ladesäulen für PKW. Die für einen batterieelektrischen Güterverkehr notwendigen Megawatt-Charger an deutschen Autobahnen befinden sich noch nicht einmal in der Ausschreibung und sind somit de-facto bis heute nicht vorhanden. Ebenso steht aktuell zu wenig erneuerbarer Strom im Netz zur Verfügung, um damit eine großangelegte elektrische Fahrzeugflotte klimaneutral zu betreiben.

3. Batterieelektrische Fahrzeuge sind eben nicht grundsätzlich CO2-frei. Der Umwelt- und der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments, haben in ihrer jüngsten Position zur sogenannten „Count-Emissions-EU“-Verordnung festgelegt, dass eine Bemessung der transportbedingten Treibhausgasemissionen eben nicht wie bisher am Auspuff (tank-to-Wheel) erfolgen soll, sondern die Emissionen über den kompletten Lebenszyklus eines Fahrzeugs betrachtet werden müssen (well-to-Wheel). Nur mit diesem Ansatz ließe sich eine ehrliche und vor allem realitätsnahe Verkehrspolitik umsetzen.

Die MIT fordert die Bundesregierung daher auf ihre Verkehrspolitik, die auf einer kompletten Elektrifizierung des individuellen und des gewerblichen Verkehrs basiert zu überdenken und endlich eine technologieoffene und klimaschutzorientierte Strategie zur Defossilisierung des Verkehrssektors vorzulegen.

Konkret fordert die MIT:

- 1.) **Die unzureichende und faktisch fehlerhafte Bilanzierung von Emissionen am Auspuff von Kraftfahrzeugen muss beendet werden.** Es gilt daher die den Verkehrssektor betreffenden europäischen und nationalen Regulierungen auf der Basis der sogenannten Lebenszyklusanalyse zu überarbeiten. Im Sinne der Methodik sollte hierbei nach der von den Fahrzeugherstellern anerkannten ISO-Norm 14044 vorgegangen werden. Der hierbei von Seiten der Wissenschaft geforderte "Well-to-Wheel"-Ansatz muss zukünftig als Bemessungsgrundlage für die Emissionen aller vorhandenen Antriebskonzepte dienen. Nur so können die verschiedenen Technologien in der Zukunft einen echten Beitrag zur Emissionsreduktion und somit zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor leisten.
- 2.) **Elektromobilität muss neu gedacht werden.** Es ist unbestritten, dass batterie- und brennstoffzellenbasierte Fahrzeuge zukünftig eine wichtige Rolle innerhalb des europäischen Verkehrssektors spielen werden. Damit diese Fahrzeuge aber einen echten Beitrag zur Emissionsreduktion leisten können, muss der Aufbau der Ladeinfrastruktur sowohl für Personenkraftwagen als auch für Nutzfahrzeuge erheblich beschleunigt werden. Die dabei zu nutzenden Ausschreibungsverfahren sind ebenfalls zu beschleunigen und zu standardisieren.
- 3.) **Alternative Kraftstoffe in Form von fortschrittlichen Biokraftstoffen wie HVO 100, E-Fuels und gasförmige Biokraftstoffe müssen als tragende Säule der Energiewende im Verkehrssektor verstanden werden.** Die Bundesregierung wird aufgefordert internationale Partnerschaften im Bereich erneuerbare Energieträger zu forcieren und zeitnah eine Importstrategie für synthetische Kraft- und Brennstoffe wie Fischer-Tropsch-Kraftstoffe, E-Methanol und Ammoniak vorzulegen. Ebenso müssen die bereits heute vorhandenen Potenziale an Biokraftstoffen wie B100 oder Bio-LNG stärker in die Verkehrspolitik miteinbezogen werden.
- 4.) **Die Teilhabe der Verbraucher am individuellen Verkehr ist sicherzustellen.** Hierfür bedarf es vor allem bezahlbarer Energie. Der Umstieg auf alternative Antriebsformen ist aktuell oftmals im Vergleich mit konventionellen Fahrzeugen noch zu teuer und daher weder für den privaten als auch den gewerblichen Nutzer finanziell nicht attraktiv. Die wirtschaftliche Attraktivität von alternativen Antriebsformen wie bspw. erneuerbarer Kraftstoffe kann durch steuerliche Anreize erhöht werden. Die Bundesregierung muss sich daher auf europäischer Ebene für die Umsetzung der European-Tax-Directive einsetzen laut der bspw. E-Fuels mit einem Steuersatz von 1ct/l besteuert werden sollen. Die Stromsteuer ist für alle Verbraucher auf das europäische Mindestniveau von 0,05 ct/kWh abzusenken.
- 5.) **Die Bundesregierung hat sicherzustellen, dass die öffentliche Straßeninfrastruktur weiter ausgebaut und erhalten wird.** Die Einnahmen der LKW-Maut sind daher in Gänze für die Instandhaltung und den Neubau der deutschen Straßeninfrastruktur zu verwenden. Eine Instandsetzung des Schienensystems aus den Mauteinnahmen lehnen wir ab.