

# BESCHLUSS

---

**des Bundesvorstands der FDP, Berlin, 15. Oktober 2018**

---

## 10-Punkte-Plan Mobilität

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seiner Entscheidung vom 27. Februar 2018 Fahrverbote in Innenstädten – wenn auch mit Einschränkungen und unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit – grundsätzlich ermöglicht.

Ähnlich weitreichende Konsequenzen sind von der Klage der Europäischen Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen Deutschland zu befürchten.

Dass Gerichte immer öfter politisch weitreichende Entscheidungen treffen müssen, ist vor allem dem politischen Versagen der Bundesregierung in der Mobilitätspolitik geschuldet. Für uns Freie Demokraten ist und bleibt es aber in erster Linie Aufgabe von Legislative und Exekutive, politische Verantwortung wahrzunehmen und politische Rahmenbedingungen zu setzen. Wir brauchen eine Renaissance politischer Führung.

Dazu wollen wir Mobilität neu denken. Mit Technologieoffenheit lassen sich Ökonomie und Ökologie am besten noch enger verzahnen und technologische Sackgassen verhindern.

Wir Freie Demokraten setzen in der Umweltpolitik auf das Verantwortungsprinzip. Der Verursacher des Dieselbetrugs muss auch die Kosten für die Nachrüstungstragen. Das darf nicht – auch nicht teilweise – auf die Steuerzahler abgewälzt werden. Deshalb lehnen wir Pläne für steuerfinanzierte Abwrackprämien, Hardware-Nachrüstungen und technische Nachrüstungen bei nachweislich manipulierten Fahrzeugen zur Einhaltung von Grenzwerten entschieden ab.

Laut Bundesumweltamt sind die Stickoxidemissionen zwischen 1990 und 2015 um knapp 60 Prozent gesunken. Auch können Fahrverbote nicht das Feinstaubproblem lösen.

Bei der politischen Festlegung von Grenzwerten sollte ein Impact Assessment stattfinden. Wo dies bisher unterblieben ist, sollte die Europäische Kommission die Grenzwerte anhand wissenschaftlicher, insbesondere toxikologischer Befunde überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge zur Anpassung bei gleichzeitiger Wahrung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzstandards vorlegen.

Innovationen tragen maßgeblich zum Gesundheitsschutz bei, schaffen neue und sichern bestehende Arbeitsplätze und treiben Umwelt- und Klimaschutz voran. Deshalb müssen wir noch mehr in Forschung und Bildung als Basis für unseren wirtschaftlichen Erfolg investieren.

Beispielsweise kann das hochinnovative autonome Fahren zu einer Verflüssigung der Verkehre beitragen und somit die Schadstoffemissionen noch weiter reduzieren. Daher müssen die politischen Rahmenbedingungen jetzt so gesetzt werden, dass Deutschland Leitanbieter für autonomes Fahren wird. Auch hierfür müssen wir Deutschland digital machen. Außerdem kann auch kurzfristig über intelligente Verkehrssteuerungs- und Parkleitsysteme, grüne Wellen, den verstärkten Einsatz von „grünen Pfeilen“ sowie den Ausbau von Straßen der Verkehrsfluss verbessert und dadurch die Emissionen verringert werden.

In der Sozialen Marktwirtschaft sollte der Staat Schiedsrichter sein und nicht Mitspieler. Deshalb setzen wir auf Wettbewerb und nicht auf Verbote. Ideologisch motivierte Fahrverbote – auch wenn diese als Blaue Plakette getarnt sind – lehnen wir strikt ab. Sie sind eine kalte Enteignung von Autofahrern, Handwerkern, Selbstständigen und damit dem Mittelstand.

Sogenannter kostenloser Nahverkehr kostet in Wahrheit die Steuerzahler einen zweistelligen Milliardenbetrag. Eine solche Spendierhosenpolitik auf Kosten nachfolgender Generationen lehnen wir kategorisch ab.

Deutschland kann angesichts dieser Herausforderungen nicht länger auf eine Politik des Zögerns und Zauderns setzen.

Wir arbeiten deshalb für eine Zukunftsstrategie.

1. Wir Freie Demokraten wollen Mobilität neu denken. Technologieoffenheit ist der stärkste Innovationstreiber. Ökonomie und Ökologie lassen sich so am besten noch enger verzahnen.
2. Elektromobilität, neue Antriebstechnologien oder neue Kraftstoffe können eine wichtige Rolle in der Mobilität der Zukunft spielen. Eine „Entweder-oder-Politik“ ist der falsche Weg, da dies die Gefahr technologischer Sackgassen deutlich erhöht.
3. Der Staat sollte seine Möglichkeiten zur Emissionsminderung unter Wahrung der Möglichkeiten knapper öffentlicher Mittel ausschöpfen. Hierfür sollten Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken verstärkt in den Fuhrparks eingesetzt werden, um kurzfristig Umweltbelastungen vor allem in Städten zu verringern.
4. Gleichzeitig sollten wir die Verbrennungsmotoren ökologisch verbessern. Ideologisch motivierte Verbote für Diesel- und Benzinfahrzeuge gefährden Arbeitsplätze und Wohlstand in Deutschland und sind abzulehnen.
5. Statt eines von der Bundesregierung vorgeschlagenen kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs – der zweistellige Milliardensummen an Steuergeldern verschlingen würde – brauchen wir eine smarte Verkehrslenkung und einen modernen öffentlichen Nahverkehr. Laut Umweltbundesamt würde die Einführung von neuen Euro-6-Fahrzeugen zu einer deutlichen Minderung der Schadstoffbelastungen führen. In Berlin würde der Austausch von 25 Prozent aller Busse eine Schadstoffminderung von rund fünf Prozent bringen. Ein kompletter Flottenaustausch sogar 20 Prozent.

6. Der Dieselskandal muss lückenlos aufgeklärt und Transparenz geschaffen werden. Die Verursacher des Dieselbetrugs müssen dabei die Kosten für die Nachrüstung tragen. In diesem Zusammenhang lehnen wir Forderungen nach Steuerfinanzierung von Abwrackprämien, Hardware-Nachrüstungen und technischen Nachrüstungen bei nachweislich manipulierten Fahrzeugen ab.

Autofahrer, Handwerker, Selbstständige und damit der Mittelstand müssen Vertrauensschutz genießen und dürfen nicht zusätzlich zu dem ohnehin schon erlittenen Wertverlust ihrer Fahrzeuge noch ein weiteres Mal durch die Kosten für Nachrüstungen die Zeche zahlen.

Emissions- und Klimaschutzziele müssen in erster Linie durch technologische Innovationen erreicht werden. Auch zu diesem Zweck sollte eine steuerliche Forschungsförderung eingeführt werden.

7. Wir Freie Demokraten wollen einen gezielten Technologietransfer, branchenübergreifende Technologieprogramme und die Stärkung von Mobilitätsclustern. Schlüsseltechnologien wie zum Beispiel Leichtbau, Ressourceneffizienz, Bionik, neue Werkstoffe, Mikroelektronik, etc. müssen gezielt gestärkt und ausgebaut werden, um die Zukunftsmärkte von Morgen zu erobern. So helfen innovative Leichtbau-Werkstoffe wie zum Beispiel carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK), glasfaserverstärkte Kunststoffe (GFK), Aluminium, hochfeste Stähle etc. erhebliche Gewichtseinsparungen zu verwirklichen, wertvolle Rohstoffe und teure Energie zu sparen und Emissionen zu reduzieren. Das ist gut für Wirtschaft, Umwelt und Arbeitsplätze.
8. Mit Fahrverboten in Innenstädten werden Autofahrer, Handwerker, Selbstständige und damit der Mittelstand enteignet. Aber nicht zuletzt auch wegen sinkender Stickstoffdioxidmesswerte sind ideologische motivierte kalte Enteignungen der falsche Weg. Der Mittelwert der verkehrsnahen Messwerte liegt erstmals unter dem EU-Grenzwert – auch der Maximalwert ist im letzten Jahr weiter gesunken. Gleichzeitig ist der Bestand an Diesel-PKW um die Hälfte gestiegen und der Flottenaustausch durch die Anschaffung neuer, moderner und emissionsärmerer PKW schreitet voran. Das zeigt: Die aktuellen Debatten um Fahrverbote und einen kostenlosen ÖPNV sind realitätsfern, nicht zielführend und enthüllen politische Hilfslosigkeit. Wir brauchen mehr Mut für eine neue Mobilität und neue, innovative Mobilitätskonzepte. Hierzu setzen wir uns auch für eine Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes ein.

Die Stickoxidemissionen zwischen 1990 und 2015 sind bereits um rund 60 Prozent gesunken. Zudem gehen die Stickoxidbelastungen in den Städten selbst an bislang auffälligsten Verkehrsschwerpunkten spürbar zurück. Zwar ist der Straßenverkehr immer noch Hauptverursacher der lokalen Stickoxidbelastungen, doch allein durch den stetigen Flottenaustausch hin zu modernen EURO 6 Dieselfahrzeugen werden in zwei Jahren Grenzwertüberschreitungen der Vergangenheit angehören. Von einem Fahrverbot wäre im Übrigen ein Großteil der 15 Millionen Diesel-PKW betroffen.

Ebenso ist es dringend geboten, die Standorte der Messstationen und die Messverfahren auf ihre EU-Konformität zu überprüfen. Nur wenn die Messergebnisse auf korrekte Weise ermittelt werden, können Fahrverbote überhaupt erst in Betracht gezogen werden. Alles andere wäre ein Akt der Willkür.

Auch können Fahrverbote nicht das Feinstaubproblem lösen. Denn nur sieben Prozent der Feinstaubbelastung kommen aus dem Auspuff. Über 30 Prozent des Feinstaubes stammen aus Reifen- und Bremsabrieb. 50 Prozent aus Heizungen.

Deshalb muss die Europäische Kommission diese politischen Grenzwerte für Stickoxidemissionen überprüfen und neuen Entwicklungen bei gleichzeitiger Wahrung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzes anpassen. Dieses und die Überprüfung der Messstationen benötigt Zeit, weshalb auf europäischer Ebene ein Moratorium zur Aussetzung der Grenzwerte angestrebt werden muss. Dieses würde zugleich auch den anhängenden Klagen die Rechtgrundlage entziehen und eine Mobilitäts- und Wertgarantie für die Dieselhalter bedeuten.

Daneben muss eine freiwillige Hardware-Nachrüstung mit Katalysatoren für Diesel-Kfz der EURO-5 Norm in den 16 prognostizierten Intensivstädten und in den Fällen, in denen keine rechtliche Haftung der Automobilhersteller gegeben ist, ermöglicht werden. Der Bund soll dazu ähnlich wie bei der Förderung des Rußpartikelfilters zur Finanzierung einen Fonds auflegen, in den Bund und Automobilindustrie einzahlen. Eine Beteiligung der jeweils betroffenen Kommunen, die ihren Verpflichtungen aus den Luftreinhalteplänen nicht nachgekommen sind, sowie eine Eigenbeteiligung der jeweiligen Halter halten wir in vertretbarem Maße für angemessen, damit Hardware-Nachrüstungen auf die wirklich notwendigen Fälle, wie zum Beispiel betroffene Einwohner und Pendler aus dem Umland, begrenzt werden können.

9. Wettbewerb ist das beste Entdeckungsverfahren, er sorgt für Innovationen. Gleichzeitig ist Wettbewerb das beste Entmachtungsinstrument, er wirkt Kartellbildungen entgegen. Interventionen wie Fahr- und Technologieverbote – zum Beispiel für Verbrennungsmotoren – sind das genaue Gegenteil. In der Sozialen Marktwirtschaft sollte der Staat Schiedsrichter sein und nicht Mitspieler. Schutzzäune um einzelne Branchen sind genauso falsch wie Verbote.
10. Wir Freie Demokraten fordern die Bundesregierung nachdrücklich auf, das „Weiter so“ in der Mobilitätspolitik unverzüglich zu beenden und ein umfassendes Mobilitätskonzept vorzulegen. Ansonsten droht für Deutschland nach dem Desaster durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts der nächste Albtraum.