

„VW hat zu lange auf den Diesel gesetzt“

Von Andre Dolle

Sie gilt als „Miss Energiewende“: Die Ökonomin Claudia Kemfert spricht heute um 18 Uhr im Alvar-Aalto-Kulturhaus in Wolfsburg auf Einladung der Abgeordneten Pia Zimmermann (Linke) zum Thema Abgas-Skandal und nachhaltige Mobilität. Wir telefonierten vorab mit ihr.



Professor Claudia Kemfert. Foto: dpa

Ist „Dieselgate“ der Katalysator für die deutsche Autoindustrie?

„Dieselgate“ ist kein Katalysator, sondern ein Weckruf! Die wirtschaftlichen Chancen einer nachhaltigen Mobilität mit alternativen Antriebstechnologien sind gigantisch. Die Automobilbranche ist für die deutsche Wirtschaft von immenser Bedeutung. Mehr als 700 000 Beschäftigte arbeiten im Fahrzeugbau. Zudem ist die Branche Modell für viele andere Wirtschaftsbereiche. Wir sind das Land der Energiewende, das Land boomender Umwelttechnologie. Das Siegel „Made in Germany“ ist durch den Skandal in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Politik ist allerdings durch zu lasche Vorgaben und geringe Emissionsgrenzwerte sowie eine fehlgeleitete, rückwärtsgewandte und nicht nachhaltige Verkehrspolitik für die Krise mitverantwortlich.

VW scheint es ernst zu meinen. Die neue Strategie, die der Konzern vor wenigen Wochen vorgestellt hat, setzt eindeutig auf E-Mobilität und Digitalisierung. Halten Sie das für glaubwürdig?

Elektromobilität ist ein Baustein von vielen einer nachhaltigen, auch digitalisierten Mobilität. VW hat in der Vergangenheit Fehler gemacht, zu lange auf die konventionellen Antriebe gesetzt, vor allem auf Diesel. Daran trägt die Politik eine Mitschuld, weil durch die reduzierte Dieselsteuer indirekt Dieselfahrzeuge subventioniert werden. Es wird ein langer und steiniger Weg aus der Misere. Man kann nur hoffen, dass VW die Möglichkeiten nutzt, überzeugend zu agieren.

VW hat am Mittwoch angekün-

digt, nach Mercedes-Benz als zweiter deutscher Autobauer bei neuen Benzinern künftig Rußpartikelfilter einzusetzen. Ist das ein Zeichen des Umdenkens bei VW?

Alle Autokonzerne müssen die Abgas-Grenzwerte einhalten. Die gibt es nicht nur in Europa. Vor allem die Amerikaner nehmen das sehr ernst, wie VW bitter lernen musste. Es führt kein Weg daran vorbei, umweltschonendere Antriebstechniken auf den Markt zu bringen. Konventionelle Antriebe sind langfristig unbrauchbar. Rußpartikelfilter sind deswegen nur ein Mini-Schritt in Richtung Zukunft, eine halbherzige Übergangslösung. Da muss noch viel mehr kommen. Das Gebot der Stunde lautet, Fahrzeuge zu entwickeln, die über das Jahrzehnt hinaus Grenzwerte einhalten.

Wir stecken zehn Monate nach dem Abgas-Skandal noch mitten in der Aufarbeitung. Politik und Behörden waren nicht so ahnungslos, wie sie taten. Die EU-Kommission etwa hatte schon 2010 Hinweise. Was erhoffen Sie sich für die Zukunft?

Ich erwarte eine ehrliche Aufarbeitung und eine transparente Information. Zudem sollte die Verkehrspolitik auf Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. Neben strengen Emissionsgrenzwerten ist auch die Abschaffung der Diesel-Subventionierung und die Förderung von alternativen Antriebstechnologien wie Erdgasfahrzeugen notwendig. Nicht nur VW, auch die Politik muss zeigen, dass sie es ernst meint.

Was halten Sie denn von der Kaufprämie der Bundesregierung für Elektroautos und Hybride?

ZUR PERSON

Claudia Kemfert leitet seit 2004 die Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin. Sie war Beraterin von EU-Kommissionspräsident Barroso und ist in Beiräten verschiedener Forschungsinstitutionen sowie Bundes- und Landesministerien tätig.

Eine Kaufprämie einzuführen, ohne die Mobilität als Ganzes auf Nachhaltigkeit auszurichten, ist kurzsichtig. Die Elektromobilität ist zwar ein Baustein der nachhaltigen Mobilität, doch nur einer von vielen. Die E-Autos werden unattraktiv bleiben, solange die konventionelle Mobilität bevorteilt bleibt.

Diesel wird in Deutschland mit 18 Cent weniger besteuert als Benzin. Warum halten Sie das nicht mehr für zeitgemäß?

Es ist schon lange nicht mehr zeitgemäß. Die indirekte Diesel-Subventionierung hat zu einem massiven Anstieg von – und letztendlich auch zu der einseitigen und schädlichen Fokussierung auf – privaten Dieselaautos geführt. Sie führt damit zu hohen Emissionswerten, zu hoher Feinstaubbelastung und Verkehrslärm in den Städten. Es wäre sinnvoll, die indirekte Subventionierung abzuschaffen und die Dieselsteuer zumindest auf das Niveau der Benzinsteuern anzuheben. Dies würde dem Staat Einnahmen von sieben Milliarden Euro verschaffen. Auch der Güterverkehr sollte vielmehr als bisher auf Nachhaltigkeit ausgerichtet werden, mit der Unterstützung von nachhaltigen Kraftstoffen, einer Verkehrswegeoptimierung und der stärkeren Unterstützung des Schienenverkehrs.

Können Sie das noch präzisieren?

Wir brauchen mehr Unterstützung und Investitionen in den Schienenverkehr. Verkehrsminister Dobrindt hat nun den Bundesverkehrswegeplan vorgestellt. Dieser ist zu wenig auf Nachhaltigkeit ausgerichtet,

der Schienenverkehr wird nicht ausreichend berücksichtigt. Die Angebote im Nah- und Fernverkehr müssen für den Kunden finanziell attraktiver sein. Andererseits brauchen wir eine noch viel konsequentere Förderung alternativer und umweltschonender Antriebstechniken. Das betrifft sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr.

Die Kaufprämie für E-Autos und Hybride verpufft. Sie wird von den Käufern noch nicht richtig angenommen. Warum?

Das wundert wenig. Sie ist zu kurzfristig angelegt. Die nötige Infrastruktur mit einem Netz an Ladestationen ist noch gar nicht vorhanden. Die Angebotspalette an attraktiven E-Fahrzeugen ist gering. Die Chinesen und die Amerikaner sind da schon weiter. Die deutsche Autobranche hat zu lange geschlafen.

Seit dem Abgas-Skandal ist der Ruf von Dieselfahrzeugen schlecht. Ist das gerechtfertigt?

Natürlich. Dass diese Fahrzeuge hohe Emissionen haben, ist bekannt. Diesel stoßen mehr Feinstaub, Stickoxide und Ruß aus als andere Fahrzeuge. Gerade in den Großstädten sind sie für die hohe Feinstaubbelastung mitverantwortlich. Wegen der niedrigeren Dieselsteuer haben sich viele Privatleute trotzdem und wider besseres Wissen ein Dieselfahrzeug angeschafft. Die simple Folge von Fehlanreizen.

Auf der Basis der Stromherstellung mit dem hohen Anteil an Braunkohle stoßen moderne Dieselfahrzeuge aber nur halb so viele Stickoxide aus wie E-Autos.

Das stimmt: Elektroautos sind nur dann umweltfreundlich, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden. Dieses Argument wird deswegen zur kurzfristigen Schönrechnerei der Diesel-Technik genutzt. Doch damit ist Schluss, wenn der Anteil der Braunkohle in der Stromproduktion reduziert ist – das hat die Energiewende zum Ziel. Die Zukunft liegt weder in Diesel noch in Kohle. Deswegen sollten wir mit der Energiewende endlich in Fahrt kommen!