

Kemfert, Claudia

Article

Nach Stickoxid-Urteil des EuGH: Ausstieg aus bisheriger Verkehrspolitik jetzt!

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Kemfert, Claudia (2021) : Nach Stickoxid-Urteil des EuGH: Ausstieg aus bisheriger Verkehrspolitik jetzt!, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 88, Iss. 23/24, pp. 420-, https://doi.org/10.18723/diw_wb:2021-23-5

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/235741>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



CLAUDIA KEMFERT

Nach Stickoxid-Urteil des EuGH: Ausstieg aus bisheriger Verkehrspolitik jetzt!

Claudia Kemfert ist Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin. Der Kommentar gibt die Meinung der Autorin wieder.

Der Europäische Gerichtshof hat Deutschland wegen zu hoher Stickoxidwerte in mehreren Städten verurteilt. Es war zu erwarten, dass es so kommt – denn die Politik hat jahrelang viel zu wenig getan, um das Problem zu lösen. Das Urteil unterstreicht noch einmal, dass Deutschland in puncto Luftreinhaltung in den Städten enormen Nachholbedarf hat. Trotz der coronabedingt gesunkenen Emissionen werden die Stickoxidgrenzwerte auch heute noch in zahlreichen Städten überschritten. Der Dieselskandal von vor einigen Jahren wirft hier nach wie vor seine Schatten, zudem sehen wir die Auswirkungen einer verfehlten Verkehrspolitik, die zu wenig auf Luftreinhaltung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz ausgerichtet war und ist. Zwar steuern immer mehr Städte um und setzen Anreize für mehr saubere Luft in den Städten, etwa durch eine gezielte Stärkung des klimaschonenden ÖPNV und der Elektromobilität und den Ausbau von Fahrrad- und Fußgängerstraßen. Doch all dies ist noch immer unzureichend. Eine gezielte Verkehrspolitik für eine nachhaltige Verkehrswende und Stadtmobilität ist längst überfällig.

Wir benötigen einen Ausstieg aus der jetzigen Verkehrspolitik. Die Bundesverkehrswegeplanung und Straßenverkehrsordnung sollten gezielt angepasst und strikt auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. Wir benötigen eine integrierte Mobilitätsplanung, die auf Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung setzt. Weniger das eigene Auto, sondern vielmehr sinnvolle und attraktive Mobilitätsdienstleistungen müssen im Fokus stehen. Die künftige Mobilität ist elektrisch, smart, vernetzt, digital und autonom. Derzeit sind jedoch noch fast alle Anreize auf das individuelle Verbrennerauto ausgelegt: Wir leben in einer autogerechten Gesellschaft, in der fossile Verbrenner massiv gegenüber klimaschonender Mobilität bevorteilt werden. Wir benötigen eine menschenrechtliche Mobilität, die intelligent und klimafreundlich für alle ist.

Es sollte alles dafür getan werden, dass smarte und klimaschonende Mobilität zunimmt – samt Förderung des Schienenverkehrs, klimaschonendem ÖPNV, Ausbau der Lade-

infrastruktur und Einführung einer Pkw-Maut. Die Dieselsteuer sollte so schnell wie möglich erhöht und an die Benzinsteuern angeglichen werden. Die EU-Grenzwerte für Pkw sollten weiter verschärft werden, um einen schnellen Umstieg von fossilen zu Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Deutschland sollte ab sofort eine E-Auto-Quote von 25 Prozent und ab 2025 von 50 Prozent, gemessen an allen Neuzulassungen, einführen.

Knapp 80 Prozent der Bevölkerung in Deutschland leben in Groß- und Mittelstädten sowie Regiopolen. In den Städten geht es neben der Luftreinhaltung auch um Lärmschutz, Flächenverbrauch und Verkehrssicherheit. Leider zeigt sich, dass der Pkw und eine autozentrierte Mobilitätskultur unsere Städte dominieren. In Deutschland waren im Jahr 2019 ein Drittel der neu zugelassenen Autos SUVs. Die Autodichte stieg weiter, auf 567 Pkw pro 1000 EinwohnerInnen. In Städten setzt ein Zugewinn von Fläche für den Fuß- und Radverkehr zwangsläufig eine Verringerung der Fläche für stehenden oder fließenden Pkw-Verkehr voraus, da die Verkehrsfläche insgesamt begrenzt ist. Negative Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind neben dem Flächenbedarf auch die erblichen Luftbelastungen (Feinstaub und NO_x), Verkehrslärm, der hohe Energiebedarf und auch die Verkehrssicherheit.

Die Zahl der Fahrzeuge in Städten sollte deshalb erheblich verringert werden. Der ÖPNV stellt das Rückgrat des städtischen Verkehrs dar. Er muss ausgebaut und attraktiver gemacht werden. Um die Mobilitätswende in den Städten voranzutreiben, brauchen wir Push- und Pull-Instrumente. Dazu zählen einerseits also Maßnahmen, die das Autofahren entsprechend der davon ausgehenden Belastungen für die Umwelt verteuern und den zur Verfügung stehenden Raum umverteilen. Und andererseits brauchen wir auch Maßnahmen, die den Umweltverbund attraktiver machen, damit durch gezielte finanzielle Förderungen attraktive Preise, Komfort und Taktung des Angebots adäquat berücksichtigt werden können. All dies würde auch dazu führen, dass wir zukünftig saubere Luft in den Städten haben und die Vorgaben der EU erfüllen können.

IMPRESSUM



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

88. Jahrgang 17. Juni 2021

Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan;
Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander
Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig; Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Dr. Claus
Michelsen; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Carsten Schröder;
Prof. Dr. C. Katharina Spieß; Prof. Dr. Katharina Wrohlich

Chefredaktion

Dr. Anna Hammerschmid (Stellv.)

Lektorat

Prof. Dr. Martin Gornig

Redaktion

Marten Brehmer; Rebecca Buhner; Claudia Cohnen-Beck; Dr. Hella Engerer;
Petra Jasper; Sebastian Kollmann; Sandra Tubik; Kristina van Deuverden

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

leserservice@diw.de

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

Gestaltung

Roman Wilhelm, Stefanie Reeg, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den
Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter
unter www.diw.de/newsletter