



Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Herrn Ministerpräsident  
Winfried Kretschmann MdL  
Staatsministerium  
Richard-Wagner-Straße 15  
70184 Stuttgart

Stuttgart, den 03.05.2020

### **Reaktion auf wirtschaftliche Corona-Folgen**

- **Förderungen in der Mobilitätswirtschaft zukunftsfähig und gerecht ausrichten**
- **Existenzsicherung des (systemrelevanten) öffentlichen Verkehrs**
- **Schaffung tariflicher Anreize für Bahn- und ÖPNV-Nutzung**
- **Förderung elektrischer Zweiräder; Abwrackprämie für Zweitakt-Zweiräder**

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

derzeit wird mit Hochdruck an Konzepten gearbeitet, wie den Auswirkungen von Corona auf die Wirtschaft am besten begegnet werden kann. Dabei kommt es darauf an, dass die bereitgestellten Gelder nicht in die Zementierung der bisherigen Strukturen gesteckt werden, sondern in eine Transformation der Wirtschaft, die wir aus vielerlei Gründen sowieso brauchen – wir nennen hier nur den Klimaschutz und einen attraktiven leistungsfähigen öffentlichen Verkehr.

Im Grunde haben wir mit unserem relativ langen Betreff die wichtigsten Stichworte und Bitten/ Vorschläge schon gesagt, die wir Ihnen und Ihrer Regierung unterbreiten wollen.

Im Kreis der politischen Entscheidungsträger der Bundesrepublik haben Sie eine besonders undankbare Rolle und vielleicht die schwersten Zielkonflikte zu bewältigen. Unser

Bundesland ist wohl dasjenige, das immer noch am stärksten vom Automobilbau abhängig ist, mit allen Folgen für Arbeitsplätze und Gesellschaft. Und es ist auch besonders vom Klimawandel betroffen, mit erheblichen Konsequenzen für die bei uns ebenfalls bedeutsame Tourismuswirtschaft, die von zahlreichen Familienbetrieben geprägt ist – wie übrigens auch die Busunternehmen. Wintersport im Schwarzwald wird immer schwieriger, auf der Alb spielt er schon keine Rolle mehr.

Was sind unsere Anliegen? Es ist ganz wichtig, dass der – verzeihen Sie das klare Wort – einstige Hätschelkurs gegenüber der Autoindustrie nach früheren Krisen dieses Mal nicht wiederholt wird. Diese Krisen waren

1974/75 Ölkrise

1984/85 Diskussion ums Waldsterben

1993 Strukturwandel, Globalisierung, Ozon-Diskussion (fast schon vergessen)

2008/2009 Finanzkrise

Stets wurde so verfahren, dass man der Automobilwirtschaft mit Wohltaten entgegenkam, am stärksten 2008/09. Differenzierungen, welche die Automobilwirtschaft auf die Entwicklung zukunftsgerichteter Produkte hin motiviert hätten, gab es bei den Förderungen nicht. So wurden überkommene Fehlentwicklungen zementiert.

**1.) Falls sich also aktuell Kaufprämien für Autos nicht vermeiden lassen sollten** (wir halten sie gesamtökologisch für falsch und ökonomisch für fragwürdig), **dann müssen diese zwingend an strengste Umweltvorgaben geknüpft werden.** Der entscheidende Parameter sollte dabei der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sein, was Elektro-, Erdgas/Biogas- und Wasserstoffautos begünstigen würde – wobei aktuell der Vorteil der Wasserstoffautos noch gering sein dürfte.

**2.) Unverzichtbar, auch aus Gründen der „Symmetrie“: Förderung von Pedelecs und E-Bikes,** verbunden mit einer **Abwrackprämie für** extrem schmutzige und lärmende **Zweitakt-Zweiräder**, wenn stattdessen ein Pedelec oder E-Bike angeschafft wird. Die Stadt Stuttgart ist hier schon aktiv. Falls der Bund das nicht vorsieht, sollte das Land in die Bresche springen, zumal wir im bundesweiten Vergleich bei der Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor mit am schlechtesten dastehen (seit 1990 eine Zunahme von rund 13 %; angestrebt waren 20-25 % Minderung.)

Mit wenigen 100 € Förderung pro Elektrozweirad kann man da einiges erreichen. Es geht um Gerechtigkeit und um zukunftsfähigen und stadtgerechten Verkehr. Der Autoverkehr wird

weniger, was nicht nur Umwelt und Klima nützt, sondern auch denen, die zwingend Auto fahren müssen und dann weniger im Stau stehen.

3.) Gerechtigkeit und Ausgewogenheit ist auch das Thema beim **öffentlichen Verkehr (ÖV)**. Dieser braucht - entsprechend den Vorschlägen der Verkehrsministerkonferenz - dringend zusätzliche öffentliche Mittel, um seine zentrale Rolle für eine nachhaltige Mobilität, für Menschen ohne Auto und für den Klimaschutz weiter ausfüllen zu können.

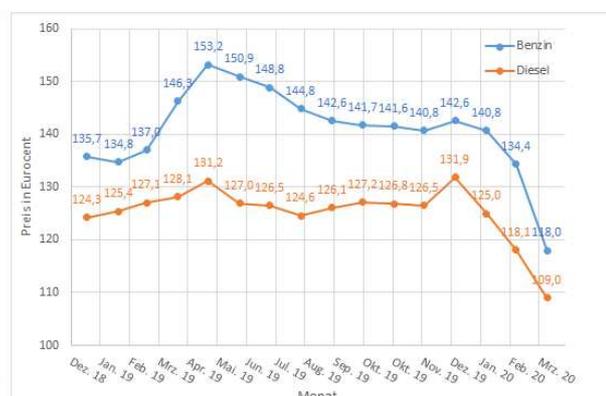
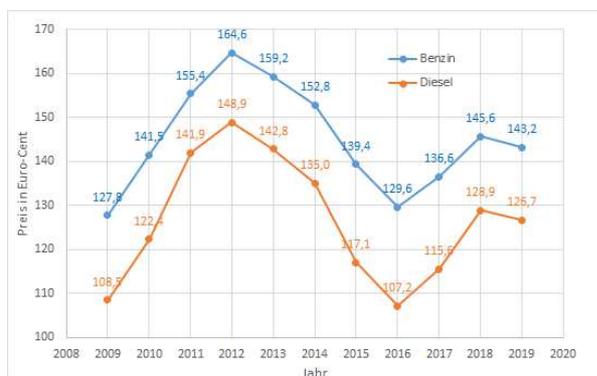
Hintergrund für die Notlage des öffentlichen Verkehrs ist die **existenzbedrohende „Zangenbewegung“**, der sich der ÖV ausgesetzt sieht, derzeit sogar gleich von drei Seiten: Er gilt als Virenschleuder, wird daher von vielen gemieden und hat darüber hinaus durch Schulschließungen die Ausbildungsfahrten zur Zeit weitgehend verloren.

Hinzu kommen als dritte Bürde des ÖV im Verkehrsmarkt die stark verbilligten Kraftstoffpreise. Die machen das Autofahren im Vergleich zum ÖV zusätzlich attraktiv. 2011 bis 2013 lagen die Kraftstoffpreise 35-45 Cent/Liter höher (siehe untenstehende Grafik), 2019 immerhin 25-35 Cent/Liter. Uns und der Wirtschaft ging es trotzdem gut.

Das führt zum nächsten Vorschlag: Die **Förderungen müssen irgendwie gegenfinanziert werden**.

**Dabei darf die Mineralölsteuer oder eine besondere Form einer CO<sub>2</sub> –Abgabe kein Tabu sein. So wird nicht der Steuerzahler schlechthin mit den Kosten für die Förderung belastet, vielmehr gilt „Verkehr finanziert Verkehr“.**

**Das lässt sich auch vermitteln: Seit 2003, also 17 Jahre lang, wurde die Mineralölsteuer nicht angehoben. Die ÖV-Tarife hingegen wurden fast jedes Jahr erhöht. Das ist unsozial, zumal je nach Landstrich zwischen 20 und 35 % der Haushalte keinen PKW haben.**



Entwicklung der Kraftstoffpreise in Deutschland

4.) Zu notwendigen tariflichen Anreizen im öffentlichen Verkehr:

Mit dem Aufkommen aus etwa ein bis zwei Cent/Liter aus der Mineralölsteuer ließe sich der **Grundpreis der BahnCard halbieren**. Die Leute müssen wieder mehr Bahn fahren.

Rein theoretisch ließen sich mit rund 10-12 Cent/Liter aus der Mineralölsteuer oder einer gleichwertigen CO<sub>2</sub>-Abgabe die Tarife im öffentlichen Personenverkehr bundesweit sogar halbieren. (Geistiger Vater dieser Idee war übrigens der CDU-Umweltminister Erwin Vetter).

5.) Zu überlegen ist noch, ob man die Mineralölsteuer nicht „atmen“ lässt. Wolfgang Schäuble hatte in seiner Zeit als Finanzminister einmal angeregt, die Bundesregierung zu ermächtigen, **im Verordnungswege die Mineralölsteuer in Abhängigkeit von den Rohölpreisen zu differenzieren**. Das bringt Verstetigung in die Preise an der Zapfsäule, was Wirtschaft und Bürgerschaft nützt.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, wir würden uns sehr freuen, wenn Sie unsere Anregungen in Ihre Überlegungen einbeziehen und auch bei anderen Entscheidungsträger/innen in den Ländern und im Bund dafür werben. Ihre Stimme hat Gewicht.

Mit freundlichen Grüßen und allen guten Wünschen

(gez.) Dr. Gerhard Bronner

(gez.) Christian Petersohn