



Zur Person

Martin Unfried ist Dozent am EIPA, dem Europäischen Institut für Öffentliche Verwaltung im niederländischen Maastricht, sowie Autor mehrerer Kolumnen, darunter der "Ökosex"-Kolumne auf den Blogseiten der taz. Seit zwei Jahren ist er zudem an der Universität Maastricht am Institut für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Mobilität ITEM tätig. (Foto: Wikimedia Commons: User MOLGREEN)

Wo bleibt die Anti-Verbrenner Bewegung?

Die Debatte um Diesel und Stickoxide beherrscht in Deutschland die Schlagzeilen. Dabei wird die viel wichtigere Frage nach dem Klimaschutz an den Rand gedrängt. Nicht einmal die Umweltverbände fordern das Ende des Verbrennungsmotors.

Ich habe an dieser Stelle bereits vor mehr als einem Jahr für eine kräftige Lobby [geworben](#) in Sachen Ende der Zulassung von Verbrennungsmotoren in der EU bis spätestens 2030. Die vorliegenden Szenarien von Umweltbundesamt und anderen sprechen dafür, dass wir die deutschen und europäischen Klimaschutzziele von Paris niemals erreichen können, wenn im Jahr 2030 noch viele Benziner und Diesel zugelassen werden und dann bis in die 40er und 50er Jahre auf der Straße sind.

Deshalb ist es auch so absurd, wenn die Autoindustrie jetzt behauptet, der wirklich saubere Diesel (Ehrenwort!) habe seine Zukunft noch vor sich. Selbst wenn Stickoxid- und Feinstaub-Probleme gelöst wären, bleiben der fehlende Wirkungsgrad und die fossilen Brennstoffe wesentliche Ausschlusskriterien.

Es geht also nicht um die Frage, ob Diesel oder Benziner, sondern um das Ende des Verbrenners und den Einstieg in die erneuerbare Mobilität. Wie man bis 2030 dahin kommt, dafür braucht es ein schlüssiges Konzept.

Es ist aus heutiger Sicht unrealistisch, dass Verbrenner vor und nach 2030 in der Masse mit erneuerbaren Treibstoffen fahren. Dagegen ist die [Sektorkopplung](#) von elektrisch betriebenen Autos und erneuerbarer Stromproduktion möglich.

Deshalb ist es deprimierend, wie in Deutschland – anders als den Niederlanden, Großbritannien oder Frankreich – das Stickoxidproblem die Debatte ums Grundsätzliche an den Rand gedrängt hat. In vielen Gesprächen selbst mit ökologisch aufgeschlossenen Leuten habe ich erfahren, dass auch der persönliche Abschied vom Verbrenner in Deutschland kaum als Schlüsselfrage gesehen wird.

Die Freunde der Verkehrswende sind überraschend still

Noch schlimmer: Die deutschen Umweltverbände haben es nicht geschafft (oder nicht gewollt),

kraftvolle Lobbykampagnen zu organisieren, die gesellschaftliche Debatte zu beherrschen und die Bundesregierung unter Druck zu setzen, als es im letzten Jahr [um den neuen Auto-CO2-Vorschlag](#) der Europäischen Kommission ging. Auch jetzt sind die Freunde der Verkehrswende überraschend still, obwohl zwischen EU-Parlament und Mitgliedsstaaten das Hauen und Stechen beginnt.

Dabei sind die Aussichten aus Klimaschutzperspektive dramatisch: Wie es heute aussieht, wird es in der EU weder einen Zielkorridor für das Zulassungsende von Verbrennungsmotoren geben noch jährliche Quoten für die Zulassung von Elektroautos (wie in China) noch eine Gesetzgebung für CO2-Standards ab 2030, die auf die Pariser Klimaziele der EU zugeschnitten sind.

Genau darauf wiesen viele Experten bei einer Anhörung des Europäischen Parlaments im letzten Jahr hin. Der Kommissionsvorschlag würde bei der EU-Flotte zu einer Reduktion der CO2-Emissionen von 30 Prozent zwischen 2020 und 2030 führen, wobei das Paris-Ziel eher eine Minderung um 60 Prozent erfordert.

Die Denkfabrik Agora Verkehrswende hat für Deutschland errechnet, dass der Kommissionsvorschlag lediglich bescheidene Reduktionen bringen wird, die dann durch andere Maßnahmen im Verkehrsbereich kompensiert werden müssten, um das Verkehrs-Ziel im nationalen Klimaschutzplan zu erreichen.

Jetzt hat zumindest der Umweltausschuss des Europaparlaments in seinem Bericht in erster Lesung eine Reduktion um 50 Prozent bis 2030 gefordert. Für Unternehmen, die zu wenig Elektroautos verkaufen, schlagen die Abgeordneten zudem ein Malus-System vor.

Es ist aber eher unwahrscheinlich, dass diese Bausteine die weiteren Verhandlungen im Parlament und beim späteren Kompromiss mit den Mitgliedstaaten überleben. Das heißt, ein wesentlicher Pfeiler einer schlüssigen europäischen Paris-Strategie wird fehlen.

Und daran wird maßgeblich auch die deutsche Bundesregierung schuld sein. Im Februar hatte die Onlinezeitung [EU Observer](#) berichtet, wie die zuständigen Minister der alten Regierung – nämlich der damalige Außenminister Sigmar Gabriel und die damalige Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries – in der heißen Phase die EU-Kommission bearbeitet hatten. Auch im Moment ist es wohl illusorisch, dass sich die neue Bundesregierung den etwas anspruchsvolleren Zielen des Umweltausschusses anschließt.

Das ist mit Blick auf die [früheren Interventionen](#) deutscher Regierungen in Sachen CO2-Regulierung nicht überraschend. Bedauernswert und falsch ist allerdings, dass die deutsche Umweltbewegung den Kampf gegen den Verbrennungsmotor immer noch nicht ernsthaft als absolute Priorität betreibt. Doch dazu gehört ein echtes Bekenntnis zum radikalen Übergang in die Elektromobilität. Und damit tun sich viele in der Umweltbewegung noch schwer. Hoffentlich nicht mehr lange.

PS: Wer wäre bereit, - wie bei der Anti-Atom-Bewegung - einen Aufkleber "Verbrenner, Nein Danke" zu entwerfen und herstellen zu lassen?

Martin Unfried

Martin Unfried

02.06.2018 | Sonntag | Gastbeitrag | [www.klimareporter.de](#) | Wo bleibt die Anti-Verbrenner Bewegung? | Die Debatte um Diesel und Stickoxide beherrscht in Deutschland die Schlagzeilen. Dabei wird die viel wichtigere Frage nach dem Klimaschutz an den Rand gedrängt. Nicht einmal die Umweltverbände fordern das Ende des Verbrennungsmotors. | Bio: [de.wikipedia.org/wiki/Martin_Unfried](#)

Artikellinks:

www.klimareporter.info/meinungen/standpunkte/22070-das-ende-des-verbrennungsmotors
www.manager-magazin.de/politik/europa/abgastest-eu-staaten-ueberstimmen-deutschland-a-1149736.html
euobserver.com/environment/141117
www.zeit.de/mobilitaet/2013-10/autolobby-bundesregierung-co2
de.wikipedia.org/wiki/Sektorkopplung
www.eipa.eu/speaker/martin-unfried/
blogs.taz.de/oekosex/
www.maastrichtuniversity.nl/news/ontgrenzer-martin-unfried-employed-item

Links zum Artikel:

www.klimareporter.de/verkehr/wo-bleibt-die-anti-verbrenner-bewegung
oekotainment.eu/archiv/html/wo-bleibt-die-anti-verbrenner-bewegung/
oekotainment.eu/20180602a/
oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20180602
www.klimareporter.de-anti-verbrenner-bewegung.pdf

Die vollständige Sammlung aller Beiträge von [Martin Unfried](#) finden Sie unter:
➔ www.oekotainment.eu/archiv/pdf | ➔ www.oekotainment.eu/archiv/videos

[Fairkehr](#) | [Ökosex](#) | [Oekosex](#) | [Ökotainment](#) | [M. Unfried](#)

[taz-Kolumne](#) | [Ökotainment-Archiv](#) | www.Ökotainment.eu



[Du und ich im Nirvana der solaren Effizienzrevolution](#)

[Nach oben](#)

[20180603](#)

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/html/wo-bleibt-die-anti-verbrenner-bewegung/>