

69. Ord. Bundesparteitag der FDP, Berlin, 12. - 13. Mai 2018

Seite 1

Antrag A210

Betr.: 10-Punkte-Plan Mobilität

Antragsteller: Landesverband Baden-Württemberg

Der Bundesparteitag möge beschließen:

1 Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seiner Entscheidung vom 22. Februar
2 2018 Fahrverbote in Innenstädten – wenn auch mit Einschränkungen und unter Beachtung
3 der Verhältnismäßigkeit – grund-
4 sätzlich ermöglicht.

5 Ähnlich weitreichende Konsequenzen sind in den nächsten Tagen von einer
6 Klage der Europäischen Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH)
7 gegen Deutschland zu befürchten.

8 Dass Gerichte immer öfter politisch weitreichende Entscheidungen treffen müs-
9 sen, ist vor allem dem politischen Versagen der Bundesregierung in der Mobili-
10 tätspolitik geschuldet. Für uns Freie Demokraten ist und bleibt es aber in erster
11 Linie Aufgabe von Legislative und Exekutive, politische Verantwortung wahrzu-
12 nehmen und politische Rahmenbedingungen zu setzen. Wir brauchen eine Re-
13 naissance politischer Führung.

14 Dazu wollen wir Mobilität neu denken. Mit Technologieoffenheit lassen sich Öko-
15 nomie und Ökologie am besten noch enger verzahnen und technologische Sack-
16 gassen verhindern.

17 Freie Demokraten setzen in der Umweltpolitik auf das Verantwortungsprinzip.
18 Der Verursacher des Dieselbetrugs muss auch die Kosten für die Nachrüstungen
19 tragen. Das darf nicht – auch nicht teilweise – auf die Steuerzahler abgewälzt
20 werden. Deshalb lehnen wir Pläne für steuerfinanzierte Abwrackprämien, Hard-
21 ware-Nachrüstungen und technische Nachrüstungen zur Einhaltung von Grenz-
22 werten entschieden ab.

23 Laut Bundesumweltamt sind die Stickoxidemissionen zwischen 1990 und 2015
24 um knapp 60 Prozent gesunken. Auch können Fahrverbote nicht das Feinstaub-
25 problem lösen.

26 Bei der politischen Festlegung von Grenzwerten sollte ein Impact Assessment
27 stattfinden. Wo dies bisher unterblieben ist, sollte die Europäische Kommission
28 die Grenzwerte überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge zur Anpassung bei
29 gleichzeitiger Wahrung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzstandards
30 vorlegen.

69. Ord. Bundesparteitag der FDP, Berlin, 12. - 13. Mai 2018

Seite 2

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

35 Beispielsweise kann das hochinnovative autonome Fahren zu einer Verflüssi-
36 gung der Verkehre beitragen und somit die Schadstoffemissionen noch weiter re-
37 duzieren. Daher müssen die politischen Rahmenbedingungen jetzt so gesetzt
38 werden, dass Deutschland Leitanbieter für autonomes Fahren wird. Auch hierfür
39 müssen wir Deutschland digital machen.

40 In der Sozialen Marktwirtschaft sollte der Staat Schiedsrichter sein und nicht Mit-
41 spieler. Deshalb setzen wir auf Wettbewerb und nicht auf Verbote. Ideologisch
42 motivierte Fahrverbote – auch wenn diese als Blaue Plakette getarnt sind – leh-
43 nen wir strikt ab. Sie sind eine kalte Enteignung von Autofahrern, Handwerkern,
44 Selbstständigen und damit dem Mittelstand.

45 Sogenannter kostenloser Nahverkehr kostet in Wahrheit die Steuerzahler einen
46 2-stelligen Milliardenbetrag. Eine solche Spendierhosenpolitik auf Kosten nachfol-
47 gender Generationen lehnen wir kategorisch ab.

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

50 Wir arbeiten deshalb für eine Zukunftsstrategie.

51 1. Wir Freie Demokraten wollen Mobilität neu denken. Technologieoffenheit ist
52 der stärkste Innovationstreiber. Ökonomie und Ökologie lassen sich so am bes-
53 ten noch enger verzahnen.

54 2. Elektromobilität, neue Antriebstechnologien oder neue Kraftstoffe können eine
55 wichtige Rolle in der Mobilität der Zukunft spielen. Eine „Entweder-oder-Politik“
56 ist der falsche Weg, da dies die Gefahr technologischer Sackgassen deutlich er-
57 höht.

58 3. Der Staat sollte seine Möglichkeiten zur Emissionsminderung unter Wahrung
59 der Möglichkeiten knapper öffentlicher Mittel ausschöpfen. Hierfür sollten Fahr-
60 zeuge mit alternativen Antriebstechniken verstärkt in den Fuhrparks eingesetzt
61 werden, um kurzfristig Umweltbelastungen vor allem in Städten zu verringern.

62 4. Gleichzeitig sollten wir die Verbrennungsmotoren ökologisch verbessern.
63 Ideologisch motivierte Verbote für Diesel- und Benzinfahrzeuge gefährden Ar-
64beitsplätze und Wohlstand in Deutschland und sind abzulehnen.

65 5. Statt eines von der Bundesregierung vorgeschlagenen kostenlosen öffentli-
66 chen Nahverkehrs – der 2-stellige Milliardensummen an Steuergeldern verschlin-
67 gen würde – brauchen wir eine smarte Verkehrslenkung und einen modernen öf-
68 fentlichen Nahverkehr. Laut Umweltbundesamt würde die Einführung von neuen

69. Ord. Bundesparteitag der FDP, Berlin, 12. - 13. Mai 2018

Seite 3

- 69 Euro-6-Fahrzeugen zu einer deutlichen Minderung der Schadstoffbelastungen
70 führen. In Berlin würde der Austausch von 25 Prozent aller Busse eine Schad-
71 stoffminderung von rund fünf Prozent bringen. Ein kompletter Flottenaustausch
72 sogar 20 Prozent.
- 73 6. Der Dieselskandal muss lückenlos aufgeklärt und Transparenz geschaffen
74 werden. Die Verursacher des Dieselbetrugs müssen dabei die Kosten für die
75 Nachrüstung tragen. In diesem Zusammenhang lehnen wir Forderungen nach
76 Steuerfinanzierung von Abwrackprämien, Hardware-Nachrüstungen und technischen
77 Nachrüstungen ab.
- 78 Autofahrer, Handwerker, Selbstständige und damit der Mittelstand müssen Ver-
79 trauensschutz genießen und dürfen nicht zusätzlich zu dem ohnehin schon erlit-
80 tenen Wertverlust ihrer Fahrzeuge noch ein weiteres Mal durch die Kosten für
81 Nachrüstungen die Zeche zahlen.
- 82 Emissions- und Klimaschutzziele müssen in erster Linie durch technologische In-
83 novationen erreicht werden. Auch zu diesem Zweck sollte eine steuerliche For-
84 schungsförderung eingeführt werden.
- 85 7. Wir Freie Demokraten wollen einen gezielten Technologietransfer, branchen-
86 übergreifende Technologieprogramme und die Stärkung von Mobilitätsclustern.
87 Schlüsseltechnologien wie zum Beispiel Leichtbau, Ressourceneffizienz, Bionik,
88 neue Werkstoffe, Mikroelektronik, etc. müssen gezielt gestärkt und ausgebaut
89 werden, um die Zukunftsmärkte von Morgen zu erobern. So helfen innovative
90 Leichtbau-Werkstoffe wie zum Beispiel carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK),
91 glasfaserverstärkte Kunststoffe (GFK), Aluminium, hochfeste Stähle etc. erhebli-
92 che Gewichtseinsparungen zu verwirklichen, wertvolle Rohstoffe und teure Ener-
93 gie zu sparen und Emissionen zu reduzieren. Das ist gut für Wirtschaft, Umwelt
94 und Arbeitsplätze.
- 95 8. Mit Fahrverboten in Innenstädten werden Autofahrer, Handwerker, Selbstständ-
96 ige und damit der Mittelstand enteignet. Aber nicht zuletzt auch wegen sinken-
97 der Stickstoffdioxidmesswerte sind ideologische motivierte kalte Enteignungen der
98 falsche Weg. Der Mittelwert der verkehrsnahen Messwerte liegt erstmals unter
99 dem EU-Grenzwert – auch der Maximalwert ist im letzten Jahr weiter gesunken.
100 Gleichzeitig ist der Bestand an Diesel-PKW um die Hälfte gestiegen und der Flot-
101 tenaustausch durch die Anschaffung neuer, moderner und emissionsärmerer
102 PKW schreitet voran. Das zeigt: Die aktuellen Debatten um Fahrverbote und ein-
103 nen kostenlosen ÖPNV sind realitätsfern, nicht zielführend und enthüllen politi-
104 sche Hilfslosigkeit. Wir brauchen daher mehr Mut für eine neue Mobilität.
- 105 Die Stickoxidemissionen zwischen 1990 und 2015 sind bereits um rund 60 Pro-
106 zent gesunken. Zudem gehen die Stickoxidbelastungen in den Städten selbst an
107 bislang auffälligsten Verkehrsschwerpunkten spürbar zurück. Zwar ist der Stra-
108 ßenverkehr immer noch Hauptverursacher der lokalen Stickoxidbelastungen, doch
109 allein durch den stetigen Flottenaustausch hin zu modernen EURO 6 Dieselfahr-

69. Ord. Bundesparteitag der FDP, Berlin, 12. - 13. Mai 2018

Seite 4

110 zeugen werden in zwei Jahren Grenzwertüberschreitungen der Vergangenheit
111 angehören. Von einem Fahrverbot wäre im Übrigen ein Großteil der 15 Millionen
112 Diesel-PKW betroffen.

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

116 Deshalb muss die Europäische Kommission diese politischen Grenzwerte für
117 Stickoxidemissionen überprüfen und neuen Entwicklungen bei gleichzeitiger
118 Wahrung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzes anpassen.

119 9. Wettbewerb ist das beste Entdeckungsverfahren, er sorgt für Innovationen.
120 Gleichzeitig ist Wettbewerb das beste Entmachtungsinstrument, er wirkt Kartellbil-
121 dungen entgegen. Interventionen wie Fahr- und Technologieverbote – zum Bei-
122 spiel für Verbrennungsmotoren – sind das genaue Gegenteil. In der Sozialen
123 Marktwirtschaft sollte der Staat Schiedsrichter sein und nicht Mitspieler. Schutz-
124 zäune um einzelne Branchen sind genauso falsch wie Verbote.

125

126 Wir Freie Demokraten fordern die Bundesregierung nachdrücklich auf, das „Wei-
127 ter so“ in der Mobilitätspolitik unverzüglich zu beenden und ein umfassendes Mo-
128 bilitätskonzept vorzulegen. Ansonsten droht für Deutschland nach dem Desaster
129 durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts der nächste Albtraum durch die
130 in den nächsten Tagen anstehende Klage der EU-Kommission vor dem EuGH.

131

Begründung:

erfolgt mündlich