

Ordnungspolitische Einwirkung auf Mobilität

1 Definitionen und sich selbst gestellte Aufgaben der innerdeutschen Politik

1.1 Was ist »Ordnungspolitik«?

»Ordnungspolitik bezeichnet alle staatlichen Maßnahmen, die auf Rahmenbedingungen des Wirtschaftens gerichtet sind, insbesondere die Erhaltung, Anpassung und Verbesserung der Wirtschaftsordnung.«¹

1.2 Nachhaltige Mobilität und wie deutsche Politik damit umgeht

»Welche Rolle spielt Verkehrspolitik bei der Sicherung der nachhaltigen Mobilität? Können Umweltschutz und Verkehr miteinander auskommen? Wie können wir den drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökonomie, Ökologie und sozialer Ausgewogenheit – im Verkehr gerecht werden?«².

1.3 Deutschland 2004: Vier prioritäre Handlungsfelder

„Klimaschutz und Energiepolitik“, „Umweltverträgliche Mobilität“ „Umwelt, Ernährung und Gesundheit“ und „Globale Verantwortung“³.

In den Bereich »Mobilität« fallen Unterpunkte wie »neue Energieversorgungsstruktur unter Einbeziehung der erneuerbaren Energien « sowie »Alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien « und »Verminderung der Flächeninanspruchnahme «.

1.4 Nachhaltigkeit im Bezug auf Mobilität

Insbesondere alternative Kraftstoffe werden hierbei hervorgehoben:

»Basis für die Bewertung alternativer Kraftstoffe und damit Grundlage für die Arbeiten zur Entwicklung einer „Kraftstoffstrategie“ sind die in dem Zusammenhang allgemein

1 <http://de.wikipedia.org/wiki/Ordnungspolitik> (aufgerufen am 11.11.2010)

2 Fragen, welchen sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aktuell auf ihrer Website stellt <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/nachhaltige-mobilitaet.html> (aufgerufen am 28.12.2010)

3 S. 2, Broschüre »Perspektiven für Deutschland«, Berlin, 15. Dezember 2003 <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/44096/publicationFile/10264/fortschrittsbericht-der-nationalen-nachhaltigkeits-strategie2.pdf> (aufgerufen am 28.12.2010)

anerkannten Nachhaltigkeitskriterien:

- Klimarelevanz (Beitrag zur Emissionsreduktion von Treibhausgasen),
- Erhöhung der Energieversorgungssicherheit (Verfügbarkeit),
- Wirtschaftlichkeit/ Wettbewerbsfähigkeit,
- Umweltverträglichkeit / Energiebilanz (Effizienz in der gesamten Umwandlungs- und Nutzungskette)⁴.

Aber natürlich auch das Vermeiden von Emissionen im Straßenverkehr, beispielsweise durch Informationen zu Spritsparmaßnahmen, welche man selbst täglich realisieren kann:

»Neues Fahren: Sprit sparen und dabei sicher unterwegs«^{5 6}

2 Zurück in die Vergangenheit – Ursache für heutige Probleme?

2.1 Meilensteine politischer Einflussnahme beziehungsweise damit verbundener Wandlung der motorisierten Mobilität in Deutschland

Durch politische und wirtschaftliche Ereignisse in Deutschland sind in den letzten ca. 70 Jahren mehrere Meilensteine hervorzuheben:

- ca. 1933–1945: Als vermutlich erste im großen Stil politisch motivierte/initialisierte Förderung von Mobilität: KdF⁷ (sozusagen als erste Idee des »massenhaften Pauschaltourismus«, als Beispiel kann dafür das Seebad Prora genannt werden oder auch der sogenannte »KdF-Wagen«, als »Volkswagen« im wahrsten Sinne des Wortes). Ein erster politisch motivierter Ansatz für »Mobilität für alle« – wenn auch nicht mit freiheitlichem oder ordnungspolitischem Gedanken als Intension.
- ab 1949: Wiederaufbau und beginnender Aufschwung in Deutschland. Die sogenannten »Wirtschaftswunderjahre«: Deutschland und die Deutschen werden mobil. Kabinenroller, Gogomobil, der VW »Käfer«. Fahrten mit dem eigenen PKW werden vom Traum zur Normalität, ebenso der Urlaub außerhalb von Deutschland,

⁴ S. 11, Broschüre »Perspektiven für Deutschland«, Berlin, 15. Dezember 2003

⁵ <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/neues-fahren-sprit-sparen-und-dabei-sicher-unterwegs.html?nn=35602> (aufgerufen am 06.01.2011)

⁶ <http://www.neues-fahren.de/neues-fahren/default.htm> (aufgerufen am 06.01.2011)

⁷ KdF: Kraft durch Freude, politische Organisation mit dem Ziel die Freizeit der Deutschen zu gestalten, zu überwachen und gleichzuschalten http://de.wikipedia.org/wiki/Kraft_durch_Freude (aufgerufen am 07.01.2011)

beispielsweise in Italien. Die »Motorisierung der Massen« erfolgt, gleichzeitiger Anstieg des Individualverkehrs.

- ab 1981: Förderung von Dieselmotoren durch Subvention (Kraftstoffsteuer)
Förderung erfolgte zugunsten des Güterverkehrs, der Umweltgedanke (höherer Wirkungsgrad bei Dieselmotoren) kam erst später auf.
- ab 1995: »Diesel-Boom« dank Turbomotoren

Jedoch ist der sogenannte Rebound-Effekt⁸ nicht zu unterschätzen. Einsparungen bei den Emissionen beziehungsweise im finanziellen Aspekt werden unter Umständen sofort wieder von anderem Verhalten aufgezehrt.

2.2 Die heutigen Auswirkungen

Mit Kraftfahrzeugen überfüllte Innenstädte, Feinstaubdiskussion, hohes Aufkommen an sogenanntem »Individualverkehr«. Es wird nach Lösungsmöglichkeiten für Probleme in allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit gesucht, nicht nur für die oft als »Aushängeschild« verwendete erhöhte Umweltbelastung.

Zu den Auswirkungen welche bestimmte Aspekte des Nachhaltigkeitsdreiecks betreffen:

Ökologie	Belastung durch Abgase Belastung durch Lautstärke des Verkehrs (auch Schienenverkehr) Belastung durch (Neu)Bau von Straßen und anderen Verkehrswegen etc.
Ökonomie	Wirtschaftlicher Verlust aufgrund von Wartezeiten im Stau Höhere Transportkosten durch höhere Energiekosten etc.
Soziales	Teilhabemöglichkeiten werden eingeschränkt (durch stetig ansteigende Kosten) Mobilität wird vorausgesetzt (z.B. Arbeitsplatzsuche, Berufspendler) Fahrzeuge als Statussymbole etc.

3 Maßnahmen in anderen Ländern Europas

3.1 Sind Vergleiche zu Deutschland möglich?

Meiner Meinung nach sind Vergleiche von Zahlen beziehungsweise daraus begründete individuelle Maßnahmen nur schwer zu vergleichen. Nahezu identisch sind jedoch in jedem Land die definierten Ziele beziehungsweise unter welchen Bereichen sie zusammengefasst

⁸ »Mit Rebound (Englisch für Abprall) wird in der Energieökonomie der Umstand bezeichnet, dass das Einsparpotenzial von Effizienzsteigerungen nicht oder nur teilweise verwirklicht wird. Führt die Effizienzsteigerung gar zu erhöhtem Verbrauch (das heißt zu einem Reboundeffekt von über 100 Prozent), spricht man von Backfire.« Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Rebound_\(%C3%96konomie\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rebound_(%C3%96konomie)) (aufgerufen am 10.01.2011)

wurden. Im Folgenden daher als Beispiel Deutschland und Österreich⁹.

3.2 Beispiel: Allgemein formulierte Ziele in Österreich¹⁰

Die Grundlagen für die »Nachhaltigkeitsstrategie« wurden in Österreich 2002 beschlossen. Die Nachhaltigkeitsstrategie umfasst vier Felder mit je fünf Zielen.¹¹

- Mehr Lebensqualität in Österreich
- Mehr wirtschaftliche Dynamik für Österreich
- Mehr Vielfalt und Qualität für den Lebensraum Österreich
- Mehr Verantwortung in Europa und der Welt

Daraus ergeben sich im Bezug auf Mobilität und Nachhaltigkeit unterschiedliche Maßnahmen, welche sich von denen in anderen Ländern unterscheiden.

3.3 Erschwerte Vergleichsmöglichkeiten am Beispiel der LKW-Maut

Bleiben wir Österreich als Beispiel: Bereits seit Jahrzehnten verkehrstechnisch ein Transitland für den Güterverkehr, relativ überschaubare Ausmaße, wenige Hauptverkehrsadern. Im Vergleich dazu Deutschland: Entwickelte sich mit der Öffnung der Grenzen sozusagen »neu« zum Transitland, dennoch schon seit Jahrzehnten durch den innerdeutschen Güterverkehr geprägt.

Aktionen wie die streckenbezogene LKW-Maut und damit verbundene Fehlschläge/Fehleinschätzungen zeigen, dass bei ähnlichen Maßnahmen (LKW-Maut) sowohl in der Bevölkerung wie auch bei der Industrie/dem Gewerbe sehr unterschiedlich reagiert wird.

4 Aktuelles Beispiel für eine politische Maßnahme in Deutschland

4.1 Förderung von Flüssiggas (Propan/Butan-Gemisch) als »alternativen Kraftstoff«

Nach der Novellierung des MinöStG § 3 »Steuerermäßigungen, Begriffsbestimmungen«

⁹ Bewusst gewählt, da aufgrund der nahezu identischen Sprache mögliche Fehler in Übersetzungen fast vollständig eliminiert werden.

¹⁰ http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/europaeische_politik_6/EU_Staaten_67/sterreich_995.htm (aufgerufen am 07.01.2011)

¹¹ http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/nachhaltigkeitsstrategie_2002_764.htm (aufgerufen am 07.01.2011)

2006 wurde die Subventionierung von LPG¹² und CNG¹³ bis 2018 festgeschrieben.¹⁴

MinöStG § 3 Steuerermäßigungen, Begriffsbestimmungen

(1) Als Kraftstoff dürfen vorbehaltlich des § 12 verwendet werden

1. Flüssiggase nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 unvermischt mit anderen Mineralölen

a) zum Antrieb von Verbrennungsmotoren in Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2009 zum ermäßigten Steuersatz von 180,32 Euro für 1.000 kg,

b) in anderen Fällen zum ermäßigten Steuersatz von 409 Euro für 1.000 kg,

2. Erdgas und andere gasförmige Kohlenwasserstoffe nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 zum Antrieb von Verbrennungsmotoren in Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2020 zum ermäßigten Steuersatz von 13,90 Euro für 1 Mwh. [...] ¹⁵

Abgelöst durch das Energiesteuergesetz vom 15. Juli 2006, neu geregelt in §2 Abs. 2 EnergieStG und festgeschrieben bis zum 31. Dezember 2018, der Betrag von 180,32 Euro je 1.000 Kilogramm blieb erhalten.

Resultat der Subventionierung: »Tanken um die Hälfte«, seit 2002 gängiger Werbeslogan für LPG bei Umrüstern und an Tankstellen. Eine realistische Berechnung:

Kraftstoff	Literpreis	Verbrauchsrechnung
Super	1,49	11 l → ca. 16,40 Euro pro 100 km
Diesel	1,33	9 l → ca. 12,00 Euro pro 100 km
LPG	0,71	14 l → ca. 10,00 Euro pro 100 km

Quelle: Eigene Arbeit, tagesaktuelle Preise vom 09.01.2011, Verbrauch von VW T4 VR6 103 kW (Super/LPG) bzw. VW T4 111 kW (Diesel)

5 Impulsfragen für die Diskussion

- Ist die (Ordnungs)Politik nicht mehr als ein »Erfüllungsgehilfe der Wirtschaft« und steuert eher das Kauf- und Nutzungsverhalten anstatt wirklich Nachhaltigkeit zu betreiben?
- Wieso werden »grüne Fahrzeuge« mit diversen »Luxusausstattungen« (Klimaanlage, etc.) nicht von Förderungen ausgeschlossen – eigentlich sind sie doch ein »rollender Widerspruch«?

¹² LPG: liquefied petroleum gas, Gemisch aus Propan (95%) und Butan (5%), andere Mischverhältnisse häufig anzutreffen

¹³ CNG: compressed natural gas, Erdgas, somit primär Methan

¹⁴ http://www.gaskutsche.de/lpg_subventionierung.php (zuletzt überarbeitet Juli 2006)

¹⁵ http://www.zoll.de/e0_downloads/a1_vorschriften/a0_gesamtliste_gesetze/mineraloelsteuergesetz.pdf (aufgerufen am 22.12.2010)