
Helmut Becker: Das Auto bleibt Verkehrsmittel Nummer Eins

Von Hans-Robert Richarz

Die von der neuen Bundesregierung mit großem Tamtam angekündigte Verkehrswende hält Helmut Becker, ehemaliges Mitglied des Sachverständigenrates („Fünf Weise“) und langjähriger Chefvolkswirt bei BMW, für politische Luftschlösser und einen Weg in die Sackgasse. Regelmäßig schreibt Becker, heute Inhaber des Instituts für Wirtschaftsanalyse und Kommunikation (IWK) in München, eine Kolumne für das Internet-Portal des Nachrichtensenders ntv. Seine Zeilen vom 30. Januar verdienen besondere Beachtung.

Zwar möchte die Mehrheit der Bevölkerung umweltschonend unterwegs sein, heißt es darin. Doch auf das eigene Auto verzichten wollen oder können nur die Wenigsten. „Unter den heutigen gesellschaftspolitischen Bedingungen ist eine klimafreundliche Wende im Verkehr nicht erreichbar“, schreibt Becker und deckt eine Reihe von Schwachpunkten der politischen Pläne in punkto Verminderung des Individualverkehrs auf.

Zunächst führt er die jüngsten Zahlen des Statistischen Bundesamts aus Wiesbaden ins Feld. Danach ist „für Deutschlands Pendler das Auto auf dem Weg zur Arbeit das Verkehrsmittel Nummer eins“. Zwei Drittel nutzen einen Pkw, rund 13 Prozent den ÖPNV und zehn Prozent das Fahrrad. Auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bestätigt die „ungebrochene Dominanz des Autos als Beförderungsmittel“. Laut Becker „waren am 1. Oktober vergangenen Jahres 48,648 Millionen Pkw zugelassen, rund 400.000 Autos mehr als zu Jahresbeginn. Und 47 Millionen dieses Altbestands waren Verbrennerfahrzeuge“.

Das entspricht keineswegs der politisch gewünschten Autoabstinz der Bürger und einer Verringerung des Verbrenner-Pkw-Bestands. Daran ändert weder die ansteigende CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe etwas, noch „die im Wahlkampf allen Bürgern in Stadt und vor allem Land versprochene Mobilitätsgarantie durch einen wohnortnahen Anschluss an den öffentlichen Verkehr“. Von ihr ist nämlich weit und breit nichts zu sehen.

Der Netzausbau bei Bussen und Bahnen, gerade auf dem Land, dauere Jahre und koste Milliarden. „Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)“ so merkt Becker an, „kam in einem Gutachten zu dem Schluss, dass Nahverkehrsunternehmen in Deutschland bis zum Jahr 2030 etwa 48 Milliarden Euro zusätzlich benötigen, um die EU-Klimaziele zu erreichen. Geld allein nur zur Sanierung der ÖPNV-Bestandsflotte, nicht zusätzliche Mittel für zusätzliche Busse und mehr Bahnen.“

Kritik übt der gelernte Volkswirt gleichzeitig an „den hohen finanziellen Kaufanreizen“ für die Elektromobilität und den „staatlichen Investitionen in den Aufbau einer Ladeinfrastruktur von jährlich bis zu vier Milliarden Euro“. Dazu zitiert Becker eine Studie der Deutschen Bank vom Sommer 2021, die zu dem Schluss komme, dass Elektromobilität nach deutscher Machart eine Umverteilung von arm nach grün sei. Mit anderen Worten: Die Elektroauto-Subventionen kommen vor allem wenigen Gutverdienern zugute, müssen aber von der Masse der Gering- und Durchschnittsverdiener bezahlt werden.

Dabei zweifelt Helmut Becker keineswegs am klimapolitischen Zwang zur CO₂-Reduktion im Verkehr. Eine Verkehrs- und Klimawende könne jedoch nur erreicht werden, wenn statt der bisher einseitigen Konzentration und Förderung nur der Elektromobilität der politische Fokus auf den großen Altbestand der fossilen Verbrennerfahrzeuge gerichtet werde. „Dort spielt die Umwelt-Musik, nicht bei den geringen Neuzulassungen von reinen Stromern.“

Fazit: „Der Weiterbetrieb des Altbestands mit nicht-fossilem Treibstoff wäre für Deutschland ein großer Schritt zur Klimaneutralität. Um die deutschen Klimaziele zu schaffen, kann es nach Lage der Dinge nur ein sowohl als auch geben, keine einseitige Festlegung auf eine fragwürdige Technologie.“ (aum/hrr)

Bilder zum Artikel



Helmut Becker.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ntv
