

Stellungnahme



Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zu den Themen Mobilitätswende und Dieselfahrverbot

Stand 11.12.2018

Mobilität sichern!

11.12.2018

Geld, Tickets, Autos für betroffene Dieselfahrer / Köln braucht Zentrum für Batterieproduktion / Ministerpräsident Laschet und Wirtschaftsminister Altmaier sind gefordert!

Deutscher Gewerkschaftsbund
DGB-Region Köln-Bonn

Der DGB Köln akzeptiert keine Einschränkung der Mobilität für Besitzer von PKW und Transportern, deren Dieselschifftechnologie unterhalb der Euro-Norm 6 liegt. Das trifft nur diejenigen in unserer Gesellschaft, die als Auszubildende, Studierende oder Beschäftigte in Niedriglohnssektoren nicht alle vier Jahre neue Autos erwerben können oder ihr Auto unter anderen Rechtsverhältnissen guten Glaubens erworben haben.

Jörg Mährle
Regionalschäftsführer

Joerg.Maehrle@DGB.de

Telefon: 0221-500032-16
Telefax: 0221-500032-20
Mobil: 0175 - 4328811

Gesunde Luftverhältnisse sind ebenso unverzichtbares Grundrecht wie der Anspruch auf freie Mobilität. Dieses Recht auf Mobilität kann nicht abhängig gemacht werden von der Frage, ob und wann Hardware-Nachrüstungen zur Verfügung stehen und wer das Geld für einen Neuwagenkauf hat.

Hans-Böckler-Platz 1
50672 Köln

Sollte das Gerichtsurteil Bestand haben und die Kölner Umweltzone für diese Dieselfahrzeuge gesperrt werden, fordert der DGB Köln:

www.Koeln-Bonn.DGB.de

Solange und soweit Hardware-Nachrüstungen nicht zur Verfügung stehen, muss den betroffenen Fahrer/innen und ihren Familien das Geld im gleichen Umfang für andere Mobilitätsformen zur Verfügung gestellt werden: Für Tickets des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Umweltzone, für Car-Sharing oder Leasing-Fahrzeuge. Ebenso ist der Zeitverlust für Pendler/innen zu ersetzen, die erheblichen Zeitmehraufwand haben, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen.

Der DGB fordert ein AZUBI-Ticket für Nordrhein-Westfalen. Für Köln brauchen wir ein Mobilitätsticket für betroffene Dieselfahrer.

Der VRS braucht dringend eine Tarifreform für günstigere Mobilitätspreise. Köln muss schneller von den erfolgreichen Konzepten anderer europäischer Metropolen lernen. Kopenhagen und Wien unterstützen beispielsweise ihren ÖPNV durch höhere öffentliche Zuschüsse. Wien hat hierzu eine Steuer für Unternehmen im Stadtgebiet eingeführt.

Die Vernetzung mit den anderen Verkehrsbündeln in der Region muss im Interesse der Pendler besser werden.



Neben allen in Köln schon lange vorliegenden konkreten Vorschlägen für mehr Radwege, Busspuren, Ausbau des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs sind auch strukturelle industriepolitische Maßnahmen energisch in Angriff zu nehmen, die Gesundheit und Mobilität sichern:

Für Handwerk und Gewerbe, deren wesentlicher Transportverkehr innerhalb der Umweltzone stattfindet, sind kurzfristig staatlich geförderte Umstiege auf E-Mobilität Fahrzeuge zu organisieren.

E-Mobilität ist heute in ihrer Öko-Bilanz von begrenztem Wert. Deshalb ist der Ausbau alternativer Energiegewinnung aus Wind-, Wasser- und Sonnenenergie und vor allem der Ausbau der Stromnetze nachdrücklich durchzusetzen – auch gegen regionale Partikularinteressen.

E-Mobilität ist an durchaus problematische Batterietechnik gebunden: Ihre Produktion geht mit hohem Energieeinsatz einher, erfordert Rohstoffe, die nicht unbegrenzt verfügbar sind und unter unsozialen, ungesunden Bedingungen abgebaut werden; Batteriesysteme gehören zur höchsten Gefahrstoffstufe und erfordern im Lebenszyklus erhebliche Recyclingkosten. Und E-Antriebe erfordern eine umfassende Ladestruktur, die in vielen städtischen Bereichen auf erhebliche Grenzen stößt.

Deshalb setzt sich der DGB Köln für eine offene Technologieentwicklung ein, die sowohl Verbrennungsmotoren, Brennstoffzellentechnik wie E-Antriebe umfasst. So sollte der Einsatz von E-Mobilität gezielt für den Einsatz von innerstädtischen Gewerbeverkehr gefördert und konzentriert werden und für den Einsatz bei kleinen, für den täglichen Pendlerverkehr geeigneten PKW-Modellen, die mit geringen Batterieeinsatz auskommen. E-Mobilität sollte nicht für große, schnelle und ohnehin schon schwere PKW gefördert werden.

Die Region Aachen/Köln mit den Firmen Streetscooter, DHL und Ford sind zu einem regionalen Innovationszentrum für gewerblichen E-Mobilität Einsatz geworden. Die Landes- und Bundesregierung - Ministerpräsident Laschet und Wirtschaftsminister Altmaier - sind jetzt gefordert, den Aufbau eines Zentrums für die Produktion-, Montage-, Lagerung und Vertrieb sowie Recycling von Speichertechnologie (Batteriesysteme) zu fördern. Deutschland kann sich nicht von globalen Anbietern dieser zentralen Technologie abhängig machen, die nur heute noch billig zu erwerben ist. Die IG Metall Köln-Leverkusen und der DGB haben das schon im Frühjahr 2016 gefordert.

Auch die Stadt Köln ist gefordert, sich dafür nachdrücklich einzusetzen, damit Köln auch bei zentralen Zukunftstechnologien ein Industriestandort bleibt. Der Industriepark Nord mit seiner Nähe zu den Ford Werken, zur chemischen Industrie, zur Transportinfrastruktur (Schiff/Bahn) und zu großen Energiefirmen wie Recycling-Unternehmen ist dafür bestens geeignet. Zudem ist Köln auch Sitz der Deutschlandzentralen der wichtigsten japanischen und europäischen Automobilunternehmen.

Industriepolitisch notwendig ist der Ausbau der Produktion von Bahnfahrzeugen. Dies setzt vor allem zukunftsorientierte staatliche Rahmenbedingungen voraus. Notwendig ist auch der Ausbau einer industriellen Busproduktion in Deutschland, damit Busse mit alternativen Antrieben nicht aus dem Ausland importiert werden müssen.

Die Sicherung und Verbesserung der Mobilität erfordert erhebliche Finanzmittel. Der DGB unterstreicht deshalb seine Forderung #No2Percent! Wer Klimaziele erreichen will, wer den Umstieg auf moderne Mobilität finanzieren will, der darf nicht das Geld für Aufrüstungsprojekte verschwenden.