

Ready To Buy Your First Electric Car? The Cheapest Tesla Model 3 And The Top 3 Alternatives: 2020 Chevy Bolt, Hyundai Kona EV, Kia Niro EV [forbes.com](https://www.forbes.com)

„Ökologie ist nicht das einzige Ziel“

„Wir wollen nicht nur überleben, sondern dauerhaft gut werden“, sagt Raimund Klinkner, der Präsident des Deutschen Verkehrsforums, im Interview mit Tagesspiegel Background. Der ehemalige Chef von Knorr-Bremse erklärt, wie die Digitalisierung der Mobilitätsbranche helfen kann und was er demnächst mit EU-Kommissionsvize Frans Timmermans besprechen wird.



Raimund Klinkner ist Präsident des Deutschen Verkehrsforums. Foto: DVF

Herr Klinkner, wie zufrieden sind Sie mit dem Konjunkturpaket der Bundesregierung?

Da möchte ich einen Blick zurück werfen: Noch im März hatten wir große Sorgen, dass es wegen der Pandemie zu dramatischen Einbrüchen in der Versorgung kommen würde. Jetzt können wir festhalten: Die Branche hat sehr gute Arbeit

geleistet. Auch die Bundesregierung hat sehr zügig reagiert. Das 130-Milliarden-Paket geht in die richtige Richtung. Man muss aber sehen: Infrastrukturinvestitionen sind langfristige Maßnahmen. Diese dürfen auch in Zukunft nicht hintenrunter fallen. Sehr gut finden wir den Fokus auf Innovationsthemen wie Elektromobilität, Wasserstoff, Digitalisierung, Künstliche Intelligenz. Jetzt müssen wir aber schauen, wie die Planung und Umsetzung in den Behörden läuft, das ist ja der Flaschenhals.

Anders als im März wird nicht mehr gehamstert. Aber auch jetzt noch stellt man fest, dass auch online einige Waren gar nicht oder nur mit langen Lieferzeiten verfügbar sind.

Wir müssen aber sehen, auf welchem Niveau wir kritisieren: Wir haben uns daran gewöhnt, dass Dinge, die wir bei Amazon Prime Now bestellen, nach einer Stunde da sind. Wenn wir dann eine Weltwirtschaftskrise bekommen mit geschlossenen Grenzen und 50 Kilometer Rückstau nach Polen, muss ich ehrlich sagen: Ich habe Schlimmeres befürchtet, als dass gängige Schuhgrößen nicht lieferbar sind. Die Lieferketten sind angespannt, aber die Logistikunternehmen sind flexibel. DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta hat sehr plastisch beschrieben, wie die Nudeln am Brenner von der Straße auf die Schiene wechselten.

Die Logistikbranche hat unter der Coronakrise stark gelitten. Sind die staatlichen Hilfen ausreichend und zielgenau?

Die Branche wurde doppelt getroffen. Sie hat unter der Schließung der Grenzen und der Belastung der Logistikketten gelitten, gleichzeitig ist sie als Rückgrat der Wirtschaft besonders wichtig. Insgesamt sind die Hilfen großzügig, gerade im internationalen Vergleich. Die große Koalition hat ihre Handlungsfähigkeit bewiesen. Eine Ebene tiefer sieht es nicht ganz so gut aus. Dass zum Beispiel die Aufhebung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots in den Bundesländern unterschiedlich gehandhabt wurde, war schlecht. Der Lkw-Fahrer darf nicht an Ländergrenzen hängenbleiben.

Wie steht es denn um einen Rettungsschirm für die Unternehmen im ÖPNV und SPNV?

Das ist Daseinsvorsorge, die der Staat delegiert hat. Darum sind akute Rettungspakete richtig. Aber wenn wir uns eine wirklich nachhaltige Verkehrswende wünschen, dürfen wir die Zukunftsinvestitionen nicht außer Acht lassen. Und da sind wir natürlich bei alternativen Antrieben und Digitalisierung. Man kann die Systeme viel besser ausnutzen, wenn sie hochdigitalisiert und durchlässig sind. Also: Wir wollen nicht nur überleben, sondern dauerhaft gut werden.

Das Präsidium des Verkehrsforums hat einen Brief an die Bundesregierung geschrieben. Darin fordern Sie unter anderem ein Moratorium für die Luftverkehrssteuer. Wollen Sie damit nur die Erhöhung aussetzen oder die Steuer ganz streichen?

Natürlich stellt sich die Frage der Wettbewerbsfähigkeit unseres Luftverkehrsstandortes. Das ist immer ein kritischer Punkt gewesen – und er wird nach Corona noch kritischer. Eine nationale Luftverkehrssteuer halten wir nicht für klug. Wenn Flüge nach Großbritannien abwandern und von da in den Rest der Welt gehen, haben wir für die Umwelt nichts gewonnen. Wir wollen die Erhöhung aussetzen und generell eine europäische Lösung erreichen.

Sie fordern zudem einen Fonds für Zukunftsinvestitionen.

Ja. Gerade weil Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sehr langfristig sind, wäre es sinnvoll, wenn die Finanzierung nicht mehr von Legislaturperioden abhängig wäre. Das wäre gut für eine nachhaltige Klima- und Verkehrspolitik. Diese sollte technologieoffen sein. Das heißt, wir sollten nicht nur auf batterieelektrische Mobilität setzen, sondern auch auf Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe. Es ist falsch, synthetische Treibstoffe abzulehnen, um den Verbrenner abzuschaffen. Es wird immer Transporte geben, für die der Verbrenner auch ökologisch die beste Lösung ist.

Das Verkehrsforum hat auch die EU-Kommission angeschrieben. Sie fordern, Europa solle seinen Alleingang beim Emissionshandel für die Luftfahrt nicht verlängern. Erwarten Sie, dass das internationale Abkommen Corsia genug für den Klimaschutz leisten kann?

Corsia ist ein ganz wichtiges internationales Abkommen. Es hat ehrgeizige Ziele und vor allem: Fast alle Länder beteiligen sich daran, was für die Umwelt besser ist als europäische Alleingänge.

Aber im Weltmaßstab gibt es immer Bremser.

Das Dilemma sehe ich. Da muss man einen Kompromiss finden. Gleichwohl ist eine Harmonisierung gut für alle.

Sie sind zuversichtlich, dass die USA unter Donald Trump und China mitziehen?

Ich will der Wahl in den USA nicht vorgreifen. Aber selbst wenn der jetzige Präsident wiedergewählt werden sollte: Wir denken in Jahrzehnten und nicht in

Monaten. Wenn die Schwierigkeiten groß sind, sollten wir nicht aufgeben. Wenn wir eine globale Volkswirtschaft haben wollen, wird es ohne Harmonisierung nicht gehen.

In dem Brief nach Brüssel warnen Sie auch die Kommission davor, die europäischen Klimaziele für 2030 zu verschärfen. Sie möchten, dass die Anforderungen bis 2025 moderat ausfallen und erst ab 2030 deutlich anziehen. Ist das Verzögerungstaktik?

Das Deutsche Verkehrsforum steht zu den Klimazielen 2030, obwohl wir sie für sehr ambitioniert halten. Aber als Ingenieur weiß ich: Technologien müssen entwickelt werden, dann können sie hochskaliert werden, sodass der Effekt nach hinten raus am größten ist. Wir werden keine lineare Verbesserung bekommen. Die Ökologie ist ein wichtiges Ziel, aber nicht das einzige. Wenn wir ein gesamtgesellschaftliches Optimum hinbekommen wollen, müssen wir alle Ziele verfolgen. Beim Green Deal der EU ist irgendwann ein Punkt erreicht, an dem man nicht noch was draufsetzen kann.

Und wie war die Reaktion aus Brüssel?

Wir haben demnächst einen Audio-Lunch mit EU-Kommissionsvize Frans Timmermans. Da können wir alle diese Themen besprechen.

Das Interview führte Jens Tartler.

–MEDIENKOOPERATION–

Themenspezial "Investieren in ein flexibles Energiesystem"

Am 15.09.20 veröffentlichen der Tagesspiegel und das Fachmagazin Energie & Management ein gemeinsames Themenspezial **„Investieren in ein flexibles Energiesystem“**. Ein Themenschwerpunkt ist 65% erneuerbare Energie im Stromnetz bis 2030. Bringen Sie Ihre Anzeige in den Fokus der Leser. Gerne beraten wir Sie: ralf.politz@tagesspiegel.de, 030-29021-15569.