

Verkehrssektor: Vom Schlusslicht zum Vorreiter

„Eine grundlegende Verkehrswende bedeutet nicht weniger, sondern mehr Mobilität im Alltag - weniger Staus, bessere Luftqualität, eine geringere Lärmbelastung und mehr Platz für Grünflächen in Städten. Niemand muss zwingend auf ein Auto verzichten.“ - Lea Nesselhauf, Hauptautorin des Verkehrs-Kapitels des 1,5-Grad-Gesetzespakets.

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Zu diesem anhaltend hohen CO₂-Ausstoß beigetragen hat vor allem die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die immer weiter steigende Zahl von Pkw, immer massivere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr. Rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 Prozent auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 Prozent auf den Güterverkehr.

Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge - bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen - von so großer Bedeutung. Bündnis90/Die Grünen und Die Linke wagen sich mit der Forderung, ab 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr neu zuzulassen, am weitesten vor. Die CDU will neben batteriebetriebenen Fahrzeugen auch auf synthetische Kraftstoffe setzen; das ist wenig zielführend, weil die Herstellung dieser Kraftstoffe sechs Mal so viel grünen Strom verbraucht wie eine direkte Elektrifizierung mittels Batterie. Die Automobilbranche ist längst weiter – die Daimler AG verkündete kürzlich, schon vor 2030 vollständig auf E-Mobilität umstellen zu wollen.

Menschen, die weiterhin auf ein Auto angewiesen sind, weil sie zum Beispiel über eine schlechte ÖPNV-Anbindung verfügen, werden unterstützt: Das 1,5-Grad-Gesetzespaket sieht u.a. für Haushalte mit geringem Einkommen eine E-Mobilitätsprämie für den Kauf eines E-Bikes oder eines E-Autos vor. Zudem gibt es einen Härtefallfonds für Menschen, die besonders stark von steigenden Kraftstoffpreisen betroffen sind.

Wichtige Maßnahmen im 1,5-Grad-Gesetzespaket

Keine Erstzulassung für Pkw mit Verbrennungsmotoren ab 2025

(Maßnahme [1.1.a.aa](#))

Die durchschnittliche Laufzeit von Pkw beträgt zehn Jahre. Mit einem Erstzulassungsstopp für Verbrenner ab 2025 wird die Flotte bis 2035 klimaneutral. Das ist mindestens notwendig, um die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten. **Ein Erstzulassungsstopp ist kein Fahrverbot.** Die Fahrzeuge auf den Straßen sind davon ebenso wenig betroffen wie die Zulassung von Gebrauchtwagen. Es ist auch kein Produktionsverbot - das ist deshalb relevant, weil die Automobilindustrie ohnehin drei Viertel der in Deutschland gefertigten Fahrzeuge exportiert.

„Deutschlandtakt“- Gesetz (Maßnahme [1.3.b](#))

220 Städte - und damit 5,5 Millionen Menschen - haben seit 1996 ihre Fernverkehrsanbindung verloren. Um diesen Trend umzukehren, hat die Bundesregierung den "Deutschlandtakt" ausgerufen, der für mehr Fahrten und kürzere Umsteigezeiten sorgen soll. Dafür setzt sie bislang primär auf den Schienenausbau, aber weniger auf die Erhöhung der Angebote in ländlichen, – für die Bahn ökonomisch unattraktiven Gebiete. Deshalb braucht es gesetzliche Mindeststandards

für eine regelmäßige Verkehrsanbindung (inkl. Nachtzüge) die auf einem bedarfsorientierten Zielfahrplan beruht. Ebenso braucht es eine bundesweite Institution, die diesen entwirft und dementsprechend ökonomisch attraktive Strecken nur in Kombination mit ökonomisch weniger reizvollen Strecken an Unternehmen vergibt. Deutschland ist europaweit das einzige Land, in dem es keine solche Institution gibt, die dafür sorgt, dass ländliche Regionen nicht auf dem Abstellgleis landen.

Förderung des ÖPNV (Maßnahmen [I.3.c](#) und [I.1.c](#))

Der ÖPNV ist vor allem Sache der Länder und Kommunen. Der Bund kann den Kommunen jedoch durch Ermächtigungsgrundlagen neue Einnahmequellen eröffnen: Damit können sie eine City-Maut, Arbeitgeberabgabe oder Erschließungsabgabe einführen. Kommunen können entscheiden, ob sie diese Instrumente nutzen wollen - sie werden nicht dazu gezwungen.

Keine Erstzulassung für Lkw mit Verbrennungsmotoren ab 2030 (Maßnahme [II.2.a](#))

Lkw sind für mehr als ein Drittel der Emissionen im Verkehr verantwortlich. Der Güterverkehr wird bis 2030 soweit möglich auf die Schiene verlagert, der verbleibende Teil auf elektrische Antriebe umgestellt. Bis 2030 wird die notwendige Technologie (batteriebetriebene Lkw und ggf. elektrische Oberleitungen) flächendeckend marktreif sein.

Staffelung der Lkw-Maut anhand der CO₂-Emissionen (Maßnahme [II.3.a](#))

Um den Wandel der Lkw-Flotte zu beschleunigen, werden die Abgabensätze der Lkw-Maut konsequent an den CO₂-Emissionen ausgerichtet.

Keine fossilen Kraftstoffe mehr ab 2035 (Maßnahme [I.1.a.bb](#))

Bis 2035 müssen nach dem Vorschlag von GermanZero im Rahmen des nationalen Emissionshandels (BEH) alle Zertifikate schrittweise aus dem Verkehr gezogen werden, während die Quote für alternative Kraftstoffe steigt. Sie ersetzen ab 2035 vollständig fossile Kraftstoffe und dienen als Auslauf-Lösung für die vor 2025 bzw. 2030 zugelassenen Pkw und Lkw mit Verbrennungsmotoren.

Separate Emissionshandelssysteme für den Luftverkehr und den Schiffsverkehr (Maßnahmen [III.1.a](#) und [IV.2.a](#))

Die Einrichtung von zwei vom europäischen Emissionshandel für Energie und Industrie (EU-ETS) getrennten Emissionshandelssystemen sorgt dafür, dass auch im Luft- und Schiffsverkehr die Emissionen sinken und bis 2035 keine klimaschädlichen Energieträger (also auch keine synthetischen Kraftstoffe) mehr zum Einsatz kommen.

