



Kernmaßnahmen

Erstzulassungsverbot für schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2030

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich zu Gunsten des Klimas seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Wenn man die Emissionen aus dem internationalen, Deutschland berührenden Flugverkehr oder die Emissionen aus Biokraftstoffen, die in die Berechnungen gar nicht einbezogen werden, hinzuzählt, sind die Gesamtemissionen sogar gestiegen. 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 (THG-Emissionen) in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 % auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 % auf den Güterverkehr. Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge – bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen – von so großer Bedeutung.

Da THG-Emissionen im Verkehrssektor zu 99 % in Form von CO₂ anfallen, ist die Strategie zur Dekarbonisierung dieses Bereichs von GermanZero mit dem Konzept der CO₂-Bepreisung abgestimmt. Mittelfristig sollte Deutschland versuchen den Verkehrssektor in einen europäischen Emissionshandel, welcher die Bereiche Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr getrennt betrachtet, zu integrieren. Ein internationales Bepreisungssystem entfaltet eine größere Klimaschutzwirkung und verringert potenzielle *Carbon-Leakage-Effekte*.

Die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO₂-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren. Es bedarf deshalb verschiedene unterstützende Maßnahmen sowie die Anpassung bestehender Mechanismen. Eine solche Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

Worum geht es?

Auch bei einer Verringerung des Gesamtverkehrsaufkommens, einer Anpassung der Lkw-Maut und dem Ziel, 35 % des Güterverkehrs bis 2035 auf der Schiene zu transportieren, fehlt immer noch eine klimaneutrale Lösung für den verbleibenden Güterverkehr zu Land durch schwere Nutzfahrzeuge.

Bisher ist nicht klar, welche elektrischen Antriebstechnologien (z.B. Wasserstoff, Batterie oder Oberleitungsinfrastruktur) sich mittel- bis langfristig im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge durchsetzen. In der Industrie und Politik sorgt die Unklarheit an vielen Stellen für eine abwartende Haltung bezüglich Investitionen und der Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese Unsicherheit steht in immer größerem Kontrast zum kleiner werdenden zeitlichen Handlungsspielraum und verhindert ein Vorankommen jedweder Art.

Was haben wir schon?

Die europäische Union diskutiert die Einführung des EURO 7/VII Standards ab 2025, welcher Feinstaub und CO₂-Emissionen weiter limitieren soll. Allerdings wurden wichtige Entscheidungen wiederholt verschoben und der genaue Umfang der Richtlinien ist noch nicht bekannt (Stand: Oktober 2022). Selbst die strikteste diskutierte Version sieht nicht vor, Verbrennungsmotoren kurz- oder mittelfristig zu ersetzen.

Was ist zu tun?

- Es reicht nicht aus, Transport-Emissionen lediglich geringfügig zu vermindern, wenn der Verkehrssektor bis 2035 klimaneutral werden soll. Bereits jetzt ist dieses Ziel nur noch schwer zu erreichen.
- Es bedarf eines kurzfristigen Signals durch die Politik in Form eines Erst- und Zweitzulassungsverbots für schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2030, um der Industrie klare Planungsmöglichkeiten zu schaffen. Das Verbot sollte möglichst auf europäischer Ebene in Kraft treten, um die Wirkung zu maximieren. Eine Anpassung von EURO 7 in der Art, dass die Emissionsgrenzwerte auf 0 gesetzt werden, kommt einem Verbot in der Bedeutung gleich, lässt jedoch Spielraum für Manipulationen wie beispielsweise beim „Dieselskandal“. Es sollte daher zu einem tatsächlichen Verbot von Verbrennungsmotoren kommen.
- Es sollte im gleichen Zuge eine weitgehende direkte Elektrifizierung erreicht werden (Vermeidung von weniger energieeffizienten E-Fuels o.ä.).

Was nutzt es?

Das Verbot gibt der Industrie und dem Staat ein konkretes Signal, sich auf die neuen Vorgaben einzustellen und sich insbesondere auf eine neue technologische Lösung festzulegen. Da Lastkraftwagen durchschnittlich acht Jahre und Zugmaschinen sogar zehn Jahre in Betrieb sind, setzt das Verbot kurzfristig den stark benötigten Impuls zur langfristigen Dekarbonisierung bis zum Jahre 2035. Des weiteren gibt das Verbot dem Staat bzw. der Europäischen Union genug

Zeit, eine von Studien als vielversprechend gewertete Oberleitungsinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge an gezielten Strecken für den Güter-Fernverkehr auszubauen. Dazu ergänzend kann das Zusammenspiel zwischen Oberleitungsinfrastruktur für die Langstrecke und zusätzlichen kleineren Batterien für die übrige Kurzstrecke erprobt werden. Ein allgemeines Verbot von Verbrennungsmotoren erscheint nicht nur aufgrund des schlechten Wirkungsgrades von alternativen Kraftstoffen wie E-Fuels sinnvoll, sondern auch, weil die Kapazität dieser in der Produktion sehr energieintensiven alternativen Kraftstoffe schon durch Luft- und Schifffahrt stark beansprucht werden. In der Luft und zu Wasser fehlt es schlichtweg an alternativen Kraftstoffen.

Gegenargumente

Was, wenn sich die Oberleitungsinfrastruktur als falsche Investition herausstellt?

- Auf ausgewählten Kernstrecken ist dieses Risiko geringer. Insbesondere durch sinnvolle Verteilung des Transport-Aufkommens zwischen der Schiene, Oberleitungsstrecken und ergänzend batterie-elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeugen kann ein effektives Gesamtsystem entstehen (Kombinierter Güterverkehr).

Wie kann die Reichweite von schweren Nutzfahrzeugen trotz elektrischen Antriebs sichergestellt werden?

- Es ist zu erwarten, dass sich beispielsweise die Batterie-Technologien kurz- und mittelfristig stark in den Preis- und Kapazitätsdimensionen verbessern werden. Zudem werden insbesondere Güter, die über sehr lange Distanzen transportiert werden müssen, beim Transport auf der Schiene priorisiert. Ergänzend bietet die Oberleitungsinfrastruktur eine attraktive Lösung gegen das Reichweiten-Problem.

Können wir uns eine weitere Verteuerung im Logistik-Bereich überhaupt leisten?

- Um das 1,5-Grad-Limit erfolgreich einzuhalten, müssen Transport-Volumen allgemein reduziert werden (lokalere Produktion). Aktuelle politische und gesellschaftliche Tendenzen lassen darauf schließen, dass durch verschiedene Einpreisungssysteme von THG-Emissionen auch konventionelle Antriebs-Technologien für höhere Transportkosten sorgen werden. Mit einer Verteuerung im Transportbereich ist also in jedem Fall zu rechnen.

Kontakt:

klimapolitik@germanzero.de

Downloads:

<https://www.germanzero.de/downloads#gesetzespaket>

