



Kernmaßnahmen

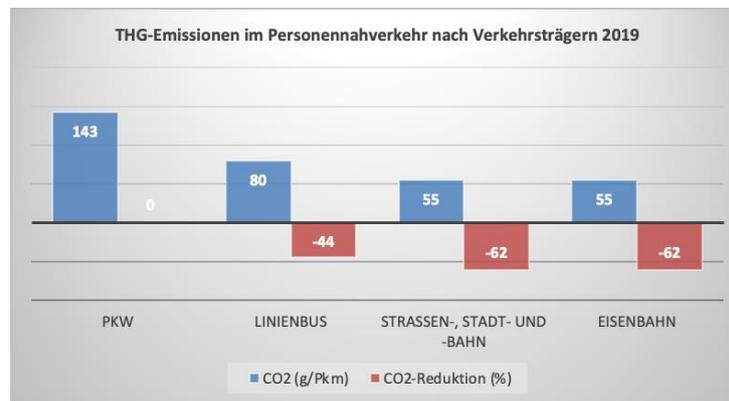
„ÖPNV-Finanzierung“

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. Die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO₂-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren.

Worum geht es?

Zum Erreichen einer raschen Dekarbonisierung des Personenverkehrs ist eine Verkehrsverlagerung, ggf. ergänzt durch den Übergang zur Elektromobilität, sinnvoll. Eine Reduktion der THG-Emissionen um bis zu 62% ist durch eine Verlagerung von Pkw auf schienenengebundene Verkehrsträger unmittelbar zu erreichen.



Grundlage für die Verkehrsverlagerung ist eine Anreizsetzung durch günstige Fahrpreise und durch hohe Qualität der Leistung. Beide Anreize sind effektiv, wie das 9-Euro-Ticket und erfolgreiche Übernahmen von Verkehrsaufträgen z. B. durch private Anbieter zeigen.

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfolgt vorwiegend durch Fahrgeldeinnahmen, nur etwa 20% der Einnahmen stammen aus öffentlicher Finanzierung – dies ist im internationalen Vergleich wenig. Damit ist eine Anreizsetzung durch Preissenkung bei gleichzeitiger Steigerung der Qualität, z.B. Taktsteigerung, schwer umzusetzen. Es müssen also weitere Einnahmequellen für den ÖPNV zugänglich gemacht werden.

Für dicht besiedelte und gut an den ÖPNV anzubindende Räume eignen sich eine Erschließungsabgabe der Bauherren bzw. eine Arbeitgeberabgabe. Eine gute Erschließung durch den ÖPNV steigert den Wert von privaten Immobilien und sollte statt einer Stellplatzpflicht zu einer einmaligen Erschließungsabgabe führen. Ebenfalls kann eine gute Erschließung Kund:innen und Arbeitnehmer:innen zu Unternehmen bringen und liegt damit im Interesse der Unternehmen. Über die Gewährleistung der Finanzierung hinaus ist so eine Beschleunigung der Verfahren möglich, weil Mittel nicht über langfristige Planungen in die Töpfe kommen müssen.¹

In weniger dicht besiedelten Räumen ist für die Verkehrsverlagerung eine Steigerung der Mittel der öffentlichen Hand nötig. Diese Mittel können über die Regionalisierungsmittel vom Bund über die Länder und die Aufgabenträger vergeben werden. Insbesondere im ländlichen Raum ohne engmaschiges Schienennetz ist darüber hinaus eine Öffnung auf alle Verkehrsträger des ÖPNV nötig.

¹ <https://blog.kvb-koeln.de/die-neue-linie-5-eine-oeffentlich-private-partnerschaft>

In beiden Fällen gilt es, einen Investitionsrückstau durch jahrzehntelange Kostenunterdeckung aufzuholen und den Fahrgästen einen attraktiven ÖPNV zu bieten.

Was ist zu tun?

- Qualität und Leistung bei Verkehrsausschreibungen höher gewichten als den Preis
- Erschließungsabgabe für Bauherren und Arbeitgeberabgabe nach französischem Vorbild beschließen und umsetzen (Gesetzespaket S. 740, S. 745)
- Straßenbaumoratorium beschließen und freigewordene Gelder über Regionalisierungsmittel dem ÖPNV zugänglich machen (Gesetzespaket S. 693)
- Steuerliche Privilegien für Dienstwagen abschaffen und freigewordene Gelder über Regionalisierungsmittel dem ÖPNV zugänglich machen (Gesetzespaket S. 645)
- City-Maut einführen (S. 683 f Gesetzespaket)
- PKW-Maut einführen (S.672 ff)

Was nutzt es?

- Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV nützt dem Wirtschaftsstandort langfristig, da die externen Kosten im Individualverkehr vermieden werden.
- Es können kurzfristig signifikante THG-Einsparungen erzielt und somit die Klimaziele im Verkehrssektor (teilweise) erreicht werden.
- Durch die Umwidmung der Mittel sind die THG-Reduktionen kostenneutral.

Gegenargumente

„Straßenbau ist wichtig und kann nicht reduziert werden“

„Reform könnte zum Absatzeinbruch der deutschen („Premium“)-Automobilindustrie und Verlust von Arbeitsplätzen führen“

- Mehr als $\frac{3}{4}$ der in Deutschland produzierten Pkw werden exportiert. Der Markt Deutschland spielt also bei den Herstellern keine so große Rolle mehr in Bezug auf Umsatz und Beschäftigung. Zudem kann der Wegfall des Dienstwagenprivilegs in der heutigen Form die Automobilentwickler und deren Produktentscheider weiter unter Druck setzen, ihre Produkte emissionsärmer und energieeffizienter zu verändern bzw. zu transformieren.
- Außerdem trägt der Wegfall der steuerlichen Privilegierung von Nutzung und Verbrauch zu einer Reduzierung des Individualverkehrs bei. Mit den zusätzlichen Steuereinnahmen könnten Investitionen in den ÖPNV getätigt werden

Kontakt:

klimapolitik@germanzero.de

Downloads:

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

