

BUND-Forderungen zum Klimaschutzsofortprogramm der Bundesregierung für den Verkehr

Das Klimaschutzgesetz (KSG) verpflichtet die Bundesregierung Treibhausgasemissionen schnellst möglich zu reduzieren. Für die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bedeutet das eine faktische Halbierung der aktuellen Emissionen in den nächsten acht Jahren. Dafür braucht es jetzt massive Anstrengungen im Verkehr. Geschieht dies nicht zeitnah, wird es nicht möglich sein, die im KSG vorgeschriebene jährlichen Emissionsgrenzwerte einzuhalten oder zu unterschreiten. Im Klimaschutzsofortprogramm der Bundesregierung müssen deshalb zusätzliche, unmittelbar wirksame, aber auch mittel- und langfristig notwendige Maßnahmen benannt und umgesetzt werden.

Für den BUND ist dabei entscheidend, dass neben den Maßnahmen zum Antriebswechsel, vor allem auch solche, für eine sozialökologische Mobilitätswende beschlossen und umgesetzt werden. Notwendige Finanzmittel für dringende Maßnahmen für eine klimafreundliche Mobilität für alle sollten dabei u.a. durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen und durch die Umwidmung von Geldern aus dem Fernstraßenneu- und -ausbau zur Verfügung gestellt werden.

Notwendige Maßnahmen

Die „Eröffnungsbilanz Klimaschutz“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom Januar 2022 zeigt, dass der Verkehrssektor neben dem Energiesektor bis 2030 die höchsten Überschreitungen der im KSG vorgegebenen Emissionsobergrenzen für die einzelnen Sektoren verursachen wird (BMWK, 2022, S. 5). Selbst wenn bis 2030 auf deutschen Straßen 15 Millionen vollelektrische E-Pkw unterwegs sind, bleibt eine bedeutende Klimaschutzlücke (Wuppertal Institut, 2022). Diese Lücke muss durch Maßnahmen der Mobilitätswende geschlossen werden. Zielbild hier: Nachhaltige Mobilität für alle und durchgreifende Verbesserung der sozialen Gerechtigkeit. Damit dies gelingt, müssen attraktive Alternativen zum Autoverkehr aufgebaut werden: Ausbau des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs und Verbesserung der Angebote. Neben dem Personenverkehr muss auch der

Güterverkehr umweltverträglich und emissionsfrei werden. Ein Teil der notwendigen Maßnahmen, die dies möglich machen, wird im Folgenden aufgelistet. Für den Verkehrsbereich werden unterschiedliche fiskalische und ordnungsrechtliche Maßnahmen beschrieben.

Klimaschädliche Subventionen abbauen

a) Kfz-Steuer am CO₂-Ausstoß orientieren, Dieselprivileg abschaffen

Die Kfz-Steuer muss sich zukünftig auf dem CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge basieren. Die Spreizung muss hoch emittierende Fahrzeuge dabei stärker belasten, u.a. um die Einnahmeverluste durch die höhere Zahl von E-Fahrzeugen zu kompensieren. Gleichzeitig muss die Streichung der Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren vollzogen bzw. die Besteuerung aller Kraftstoffe bzw. Pkw an ihren realen CO₂-Emissionen ausgerichtet werden, um die Privilegierung schnellstens zu beenden.

THG-Minderungseffekt in 2030 durch eine Angleichung der Energiesteuer auf Diesel an die auf Benzin und eine damit verbundene Reduktion des Lkw-Verkehrs um 2,8 Prozent und Pkw-Verkehrs um 2,5 Prozent: **CO₂-Minderung von 3,7 Mio. t pro Jahr** (Agora Verkehrswende, 2018).

b) Dienstwagenprivileg abschaffen

Die private Nutzung von oft zu großen, schweren und übermotorisierten Dienstwagen und die damit verbundenen Steuervorteile für die Nutzenden sind nicht mehr zeitgemäß. Das betrifft nicht zuletzt die gewährten Vorteile für die Nutzung von Plug-in-Hybriden. Statt die private Nutzung von Dienstwagen steuerlich zu subventionieren, muss intermodale Mobilität in den Unternehmen unterstützt werden.

THG-Minderungseffekt in 2030 durch Reduktion der privaten Fahrleistung mit Dienstwagen um 25-75 Prozent und Reduktion der CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw um 1-4 Prozent: **1,9-5,8 Mio. t pro Jahr** (Agora Verkehrswende, 2018).

c) Luftverkehr angemessen besteuern

Im Luftverkehr muss Kerosin endlich gemessen an seinem Energiegehalt besteuert werden. Dabei sollte die Kerosinsteuer auch auf Cargo- und Privatflugzeuge angewandt werden.

THG-Minderungseffekt in 2030 durch Einführung einer Kerosinsteuer in Höhe von 65,45 ct/l: **25,94 Mio. t pro Jahr** (FÖS, 2020).

d) Pendelzulage statt Entfernungspauschale

Die Pro-Kopf-Rückerstattung der Einnahmen des CO₂-Preises für Kraftstoffe, ergänzt durch eine Pendelzulage, belohnt energiesparendes Verhalten und hilft zusätzlich von hohen Mobilitätspreisen besonders belasteten Menschen. Zusätzlich setzt ein solches, neues System klare Anreize die Art und Größe der jeweiligen Fahrzeuge zu überdenken, die für die individuelle Mobilität genutzt werden. Von der geplanten Erhöhung der Pendlerpauschale auf 38 Cent je Entfernungskilometer profitieren im heutigen System vor allem die höheren Einkommen.

THG-Minderungseffekt in 2030 durch Abschaffung der Entfernungspauschale (Fördermaßnahmen für niedrige Einkommensgruppen bleiben bestehen): **4,3-4,9 Mio. t CO₂ pro Jahr** (FÖS, 2020).

Mobilität nachhaltig gestalten

a) Investitionszuschüsse für den öffentlichen Personennahverkehr erhöhen

2017 sind die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 333 Millionen Euro pro Jahr auf eine Milliarde aufgestockt worden. Nötig ist hier ein sofort beginnendes, langfristiges 10-Jahresprogramm zum Ausbau von kosteneffizienten und kundengewinnenden ÖPNV-Projekten. Dazu müssen die Förderrichtlinien („Standardisierte Bewertung“) überarbeitet werden, um effiziente und kundenorientierte Projekte zu fördern. Nötig sind zudem ausreichende Mittel für die Erhaltung der aktuell bestehenden ÖPNV-Infrastruktur. Die Förderung der Busflotten soll wie bisher als Förderung der Fahrzeuganschaffung stattfinden, zukünftig aber mit dem Schwerpunkt auf E-Bussen.

b) Radverkehr offensiv ausbauen

Die Bundesländer erhalten ab 2019 hierfür zusätzliche Finanzmittel. Voraussetzung für diese Förderung ist ein Verkehrskonzept mit klaren Klimazielvorgaben (-20 Prozent 2030, -50 Prozent 2035) und der Einsatz eigener Mittel im gleichen Zeitraum in Höhe von 25 Prozent der Gesamtinvestitionskosten. Bei mehrspurigen Straßen sollten nach Auffassung des BUND die äußeren Fahrstreifen für den Umweltverbund aus Rad und öffentlichem Verkehr zur Verfügung stehen. Fördervoraussetzung sind eine zusammenhängende Radnetzplanung und ein Gesamtkonzept für eine klimagerechte Verkehrsentwicklung.

THG-Minderungseffekt durch Förderung von Radverkehr, öffentlichem Nahverkehr (Angebotssteigerung um 10 Prozent) und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie Preissenkung im Schienenpersonenfernverkehr bis 2030: **2 Mio. t CO₂-Äq.** (UBA, 2019).

c) Kommunen mehr Handlungsspielräume ermöglichen

Damit Kommunen den öffentlichen Verkehr, Rad und Fuß unterstützen, beispielsweise durch effektives Parkraummanagement und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, muss diesen ein größerer Handlungsspielraum gegeben werden. In einem ersten Schritt müssen dafür dringend die Hemmnisse bzw. Blockaden für eine integrierte Planung in der Straßenverkehrsordnung beseitigt werden. Die gleichberechtigte, integrierte Verkehrsplanung aller Verkehrsträger in den Kommunen muss zum Standard werden. Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung entsprechend reformiert werden.

Tempolimits einführen oder überarbeiten

Die Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h oder 100 km/h auf Autobahnen vermindert durch die niedrigeren Geschwindigkeiten unmittelbar den Kraftstoff- bzw. Energieverbrauch der Fahrzeuge. Die vollen Potenziale lassen sich allerdings nur durch ein

generelles Tempolimit ohne Ausnahmen heben. Neben positiven Effekten auf die Umwelt und die Straßensicherheit, wäre diese Maßnahme für die öffentliche Hand kostenneutral und zudem sofort wirksam. Effekte wie eine Kapazitätserhöhung (durch die geringeren Geschwindigkeitsunterschiede) und geringere Fahrstreifenbreiten hätten positiven Einfluss auf die Straßenbaukosten und würden dadurch zusätzlich die öffentlichen Haushalte entlasten. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf allen außerörtlichen Straßen abseits der Autobahnen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften würde zu weiteren CO₂-Einsparungen führen.

THG-Minderungseffekt durch Einführung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen von 120 km/h: **2,6 Mio. t CO₂-Äq**, von 100 km/h: **5,9 t CO₂-Äq** (UBA, 2020).

Bonus-Malus-Regelungen aufbauen

a) Effizientere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge fördern

Der Großteil der THG im Personenverkehr wurde 2020 durch den Pkw-Verkehr erzeugt (UBA, 2022). Damit liegt hier ein großes Potential für eine CO₂-Reduktion. Eine aufkommensneutrale Bonus-Malus-Regelung beim Neuwagenkauf, welche die Anschaffung emissionsstarker Pkw verteuert, kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Durch die Bonus-Malus-Regelung kann also das Minderungspotenzial effizienter Pkw besser ausgeschöpft werden.

THG-Minderungseffekt durch Einführung einer E-Quote für Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) von 30 Prozent in 2025 und 70 Prozent in 2030 mit dem Ziel 12 Mio. E-Pkw/LNF im Fahrzeugbestand: **8 Mio. t CO₂-Äq**. (UBA, 2019). Die Zahlen sind bei einer Quote von 100 Prozent in 2030 und einem Bestand von 15 Mio. vollelektrischen Pkw in 2030 entsprechend höher.

b) Kaufbeihilfen abschaffen

Mit Steuergeld finanzierte Kaufbeihilfen für neue Autos müssen ganz grundsätzlich überdacht werden, da auch mit der Gewährung die europäischen CO₂-Flottenwerte der Konzerne lediglich erreicht und nicht übererfüllt werden. Nicht zuletzt die CO₂-Emissionen von Pkw mit Plug-in-Technologie helfen den Herstellern, ihre CO₂-Flottenwerte schönzurechnen und müssen umgehend angeschafft werden. Unterstützung für den Kauf von kleinen, leichten und ressourcensparenden E-Pkw läuft dann über die Bonus-Malus-Regelung.

THG-Minderungseffekt in 2030 durch Abschaffung sämtlicher staatlicher Kaufbeihilfen, Vergünstigungen und Anreize für Plug-in-Hybride Pkw: **4,3 Mio. t pro Jahr** (ifeu, T&E, Öko-Institut, 2020).

c) Effizientere Lkw durch Verschärfung der EU-Grenzwerte ermöglichen

Um die THG-Emissionen von der steigenden Anzahl an Lkw zu reduzieren, ist eine Verschärfung der EU-Grenzwerte erforderlich. 2019 beschloss die Europäische Union, analog zu den Pkw CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge und Busse einzuführen. Bei Neufahrzeugen muss der CO₂-Ausstoß bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent gesenkt werden. Zudem würde die Einführung einer CO₂-Steuer den Trend zu sparsameren Fahrzeugen und E-Lkw

unterstützen. Die Anlastung sollte am besten über eine stärkere Spreizung der Lkw-Maut erfolgen. Jedwede Art der Unterstützung von Gas-Lkw muss umgehend gestoppt werden.

THG-Minderungseffekt durch Einführung von EU-weiten CO₂- Flottengrenzwerte für neuzugelassene schwere Nutzfahrzeuge: **5,5 Mio. t CO₂-Äq.** (UBA, 2019).

d) Verursachergerechte Pkw-Infrastrukturabgabe einführen

Eine solche Abgabe sollte gemessen an den vom Pkw verursachten Emissionen und externen Kosten sowie an der Nutzung und Beanspruchung der Verkehrsinfrastruktur ausgestaltet werden. Die Bepreisung der Straßennutzung für Pkw würde einen weiteren Anreiz für den Umstieg auf umweltverträglichere Verkehrsmittel schaffen. Die THG-Minderungseffekte sind dabei stark abhängig von der Attraktivität der Mobilitätsalternativen. Ein gleichzeitig gut ausgebauter öffentlicher Verkehr und sichere Radinfrastruktur sind daher essentiell. Eine tageszeitlich unterschiedliche Bepreisung vor allem hoch frequentierter Abschnitte ist somit ein wichtiges Instrument zur Reduktion von THG-Emissionen und Optimierung des Verkehrsflusses. Zusätzlich können die generierten Einnahmen als langfristige Finanzierungsmittel im Verkehrsbereich eingesetzt werden.

THG-Reduktion bei einem Abgabe-Satz von durchschnittlich 6 Cent/km auf allen Straßen im Jahr 2030 bewirkt laut UBA eine Reduktion der Pkw-Fahrleistung um rund 18 Prozent und damit eine CO₂- Minderung von rund **18 Mio. t CO₂** (UBA 2021).

Elektrifizierung und Reduzierung des Straßen- und Flugverkehrs

a) Ressourcensparende Elektroautos in Verkehr bringen

Die Zahl der Pkw in Deutschland muss reduziert werden und neue Fahrzeuge sollten zukünftig rein elektrisch sein. Spätestens ab 2030 darf es keine Neuzulassungen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr geben. Zudem müssen klare Vorgaben gewährleisten, dass die zur Herstellung benötigten Rohstoffe wie Lithium, Kobalt und Kupfer umwelt- und sozialverträglich gewonnen werden. Dafür sind ambitionierte, EU-weite Recyclingvorschriften und eine positive Gesamt-Ökobilanz (Life-Cycle-Analysis) der E-Autos wichtig.

THG-Minderungseffekt durch eine Elektrofahrzeugquote von 70 Prozent in 2030: **8 Mio. t CO₂-Äq.** (UBA, 2019).

c) Einsatz von 25.000 E-Bussen bis 2030 in den Städten

25.000 elektrisch betriebene Busse sollen ihren Weg auf die Straßen unserer Städte finden. Wir sehen unter ihnen ein Potenzial von mindestens 10.000 Oberleitungsbussen, die an zentralen Oberleitungstrecken aufgeladen werden können und dann die restlichen Streckenteile ohne Oberleitung auskommen. Die Reichweite von batteriegetriebenen Bussen kann dadurch deutlich ausgeweitet und die benötigte Batteriegröße verkleinert werden.

d) Verkehr verlagern auf die Schiene

Die zentralen Maßnahmen für eine Erhöhung der Verkehrsanteile der Schiene durch den Ausbau und der überlasteten Verkehrsknoten, Umsetzung des Verkehrsanteilsziels von 25 Prozent im

Schienengüterverkehr bis 2030 ist der Bau zusätzliche Infrastruktur, Einsatz neuer Umschlagstechniken und digitale Plattformen für kombinierte Verkehre. Außerdem müssen Schienenstrecken elektrifiziert werden. Notwendig ist darüber hinaus die komplette Neuausrichtung des Bundesverkehrswegeplans 2030, um das Ziel der Verdoppelung des Schienengüterverkehrs auch tatsächlich zu erreichen und notwendige Bahnausbaumaßnahmen vor allem für den Nah- und Regionalverkehr umzusetzen. Dazu müssen für den Straßenneubau vorgesehene Mittel umgeschichtet werden. Zudem sind Kurzstreckenseeverkehre zu fördern, um Landverkehre zu verringern. Wie das NGO-Seehafenkonzept „Eckpunkte für eine nachhaltige Hafentwicklung in Deutschland“ zeigt, kann das neue Geschäftsfeld des 'Short Sea Shipping' zu einer Entlastung der Landverkehre durch Deutschland genutzt werden.

Die Verlagerung ist dadurch zu unterstützen, dass die Lkw-Maut entfernungsprogressiv gestaltet wird. Um einen Anreiz für die Nutzung der Stromversorgung zu geben, müsste die Lkw-Maut (aufkommensneutral) gespreizt werden. Mit der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen steht in Deutschland das Instrument dafür bereits zur Verfügung.

THG-Minderungseffekt durch einen vollständigen Ersatz der Dieseltraktion in 2030: **1,3 Mio. t CO₂-Äq.** (NPM, 2020).

Die Verdoppelung des Schienengüterverkehrsanteils bis 2030: **7 Mio. t CO₂-Äq.** (Prognos, 2019).

e) Kurzstreckenflüge reduzieren

Mit 170.000 Flügen können mehr als die Hälfte der innerdeutschen Flüge unmittelbar auf die Schiene verlagert werden, weil ihre Flugziele in weniger als vier Stunden per Fernzug erreichbar sind. Dies kann ohne Komfort- und Zeitverlust geschehen. Nach einer Optimierung des Bahnsystems kann der innerdeutsche Flugverkehr komplett auf die Schiene verlagert werden.

THG-Minderungseffekt durch Halbierung der innerdeutschen und Auslandsflüge, die heute schon innerhalb von vier Stunden per ICE erreichbar sind: **1,6 Mio. t** (BUND, 2019).

Fazit – Unsere Forderungen

2019 wurden insgesamt 164 Mio. t CO₂-Äq. im Verkehrssektor emittiert. Damit die Bundesregierung ihren Verpflichtungen nachkommt, dürfen bis 2030 im Verkehrsbereich maximal 85 Mio. t CO₂-Äq. jährlich emittiert werden. „Da die projizierten Emissionen mit der bisherigen Klimapolitik nicht schnell genug sinken, wird laut den aktuellen Berechnungen die Zielerreichungslücke in den jeweiligen Sektoren bis 2030 kontinuierlich wachsen. Zudem würden sich bei fortgesetzter Zielverfehlung die jährlichen Defizite aufaddieren. (...) Die aktuelle Lücke zum Klimaziel 2030 beträgt laut Projektionsbericht 41 Millionen Tonnen CO₂ -Äquivalente, kumuliert von 2022 bis 2030 beträgt die Klimälücke 271 Millionen Tonnen CO₂ -Äquivalente.“ (BMWK, 2022). Ein ebenso schnelles, wie konsequentes Handeln ist also unerlässlich. Ohne ambitionierte und umfassende Maßnahmen wird es nicht gelingen, auf den entsprechenden Klimazielpfad zu kommen. Die Bundesregierung muss jetzt die Weichen für eine klimafreundliche, bezahlbare und für alle zugängliche Mobilität stellen und dafür sorgen, dass zentrale Maßnahmen zur Klimaneutralität im Verkehrsbereich rechtzeitig umgesetzt werden.

Die Zusammenstellung zeigt, dass ein Schließen der Klimaschutzlücke nur möglich ist, wenn Maßnahmen der Mobilitätswende und des Antriebswechsels parallel umgesetzt werden. Die Gesamtheit der Maßnahmen muss genutzt und in Kombination mit weiteren Instrumenten auf internationaler und nationaler Ebene umgesetzt werden. Allein auf den Antriebswechsel zu setzen würde den Menschen keine nachhaltigen Mobilitätsangebote machen, wäre auch mit Blick auf weitere Faktoren wie Verkehrssicherheit, Flächenversiegelung, Lärm und Lebensqualität in den Städten zu kurz gedacht.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany,
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, bund@bund.net, www.bund.net
Kontakt: jens.hilgenberg@bund.net, Stand:03/2022

Literaturverzeichnis:

Agora Verkehrswende (2018): Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030, URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Klimaschutz_im_Verkehr_Massnahmen_zur_Erreichung_des_Sektorziels_2030.pdf, Stand: 21.02.2022.

BMWK (2022): Eröffnungsbilanz Klimaschutz, URL: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/220111_eroeffnungsbilanz_klimaschutz.html, Stand: 21.02.2022.

BUND (2019): BUND-Kurzinfo – Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern. URL: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_verlagerung_kurzstreckenfluege_schiene_kurzinfo.pdf, Stand: 21.02.2022

NPM (2020): https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/07/NPM_AG1_Wege-fuer-mehr-Klimaschutz.pdf, Stand: 21.02.2022

FÖS (2020): Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus – Wie ein Subventionsabbau den Klimaschutz voranbringt und den Bundeshaushalt entlastet, URL: https://foes.de/de-de/publikationen/publikation?tx_foespublications_listpublications%5Baction%5D=show&tx_foespublications_listpublications%5Bbacklinkpage%5D=4&tx_foespublications_listpublications%5Bcontroller%5D=Publication&tx_foespublications_listpublications%5Bpublication%5D=225&cHash=15622312620ee900a13665104aeacaf, Stand: 21.02.2022

ifeu, T&E, Öko-Institut (2020): Plug-in hybrid electric cars: Market development, technical analysis and CO₂ emission scenarios for Germany, URL: https://www.ifeu.de/fileadmin/uploads/ifeu-Oeko-TE_2020_-_PHEV-Report_-_Market-Technology-CO2.pdf, Stand: 21.02.2022.

T&E (2019): Taxes in field of aviation and their impact. Draft Final Report, URL: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf, Stand: 21.02.2022.

Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2021): Klimaneutrales Deutschland 2045. Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann Langfassung im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität, Agora Energiewende und Agora Verkehrswende, URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/KNDE_2045_Langfassung/Klimaneutrales_Deutschland_2045_Langfassung.pdf, Stand: 21.02.2022

Prognos, Boston Consulting Group (2019): Analyse Klimapfade Verkehr 2030 https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-01/20190219_analyse_bcg_prognos_klimapfade_verkehr_2030.pdf, Stand 21.02.2022

UBA (2019): Kein Grund zur Lücke. So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030, URL:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/19-12-03_uba_pos_kein_grund_zur_lucke_bf_o.pdf, Stand:21.02.2022

UBA (2020): Klimaschutz durch Tempolimit. Wirkung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen auf die Treibhausgasemissionen, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaschutz-durch-tempolimit> Stand: 21.02.2022

UBA (2021): Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig. Abschlussbericht zum UBA-Vorhaben "Fiskalische Rahmenbedingungen für eine postfossile Mobilität". URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/2021-11-18_texte_85-2021_mobilitaet-zukunft-steuern.pdf, Stand 21.02.2022

UBA (2022): Emissionsdaten, URL: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_grafik, Stand: 21.02.2022

Wuppertal Institut (2022): Die Fünf-Millionen-Lücke - Warum das E-Autoziel der Bundesregierung nicht reicht, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen Kurzstudie im Auftrag von Greenpeace e.V., URL: https://www.greenpeace.de/publikationen/20220125_503801_greenpeace_kurzstudie_e-mobilitaet_01_22.pdf, Stand: 21.02.2022