



FAQ Débat sur la loi sur la protection du climat

## Pourquoi Wissing met en jeu les interdictions de conduire

En date du: 12 avril 2024 à 15h07

Selon le ministre des Transports Wissing, il pourrait y avoir un risque d'interdiction de circuler le week-end en raison de la loi sur la protection du climat. Autrement, son secteur ne serait pas en mesure d'atteindre les objectifs. Qu'y a-t-il derrière cela? Et est-ce que cela serait légalement possible? Un aperçu.

### Pourquoi parle-t-on d'interdiction de conduire?

Il s'agit d'un scénario possible du point de vue du ministre des Transports Volker Wissing - dans le cas où la nouvelle loi sur la protection du climat prendrait plus de temps à venir. Il pourrait alors y avoir des réductions drastiques pour les chauffeurs. Dans une lettre adressée aux présidents des factions des feux tricolores SPD, Verts et FDP, Wissing met en garde contre des réductions drastiques pour les conducteurs si la coalition des feux tricolores ne parvient pas bientôt à un accord sur une réforme de la loi sur la protection du climat - pouvant aller jusqu'à l'interdiction de circuler le week-end. .

Ce serait quelque chose qui ne s'est pas produit en Allemagne depuis plus de 50 ans. Du point de vue de Wissing, il pourrait y avoir à nouveau un risque si l'on continue à examiner la consommation de CO2 des différents ministères fédéraux et non de l'ensemble des domaines, comme le prévoit la nouvelle loi sur la protection du climat. Ce serait une bonne chose pour le ministère de Wissing: son empreinte climatique plutôt faible serait alors compensée par celle des autres régions.

### Comment Wissing justifie-t-il son initiative?

La prise en compte du secteur dans la loi sur la protection du climat actuellement en vigueur signifie que « nous devons économiser immédiatement 22 millions d'équivalents CO2 », a déclaré

l'homme politique du FDP sur *Deutschlandfunk*. "Et "nous" dans ce cas sont tous des citoyens qui sont concernés par le trafic automobile, par le trafic de livraison - en gros, chacun d'entre nous."

Wissing a réitéré sa proposition selon laquelle de telles économies ne peuvent pas être réalisées avec une limitation de vitesse ou d'autres mesures, mais seulement sur une base ponctuelle en renonçant aux voitures et aux camions.

## Warum macht Wissing das?

Wissing will Druck machen, damit das neue Klimaschutzgesetz schnell kommt. Nach dem derzeit geltenden Klimaschutzgesetz müsste der Verkehrsminister ein Sofortprogramm vorlegen, mit dem der Straßenverkehr emissionsärmer wird. Denn der Straßenverkehr bleibt das Sorgenkind der Klimaschutz-Politik. Er läuft überwiegend mit fossilen Treibstoffen; bisher gibt es nur kleine Schritte in Richtung Emissionsminderung. Die Zulassungszahlen von Elektro-Autos bleiben weit hinter den Planungen der Bundesregierung zurück. Nachdem die Ampel zum Jahresbeginn auch noch die Kaufprämie für elektrische Pkw gestrichen hatte, brach deren Absatz regelrecht ein.

Deshalb ist es in Wissings Interesse, dass die bisherigen Regeln wegfallen - und er nicht mehr den Kopf hinhalten muss, quasi als Klimasünder der Bundesregierung.

## Geht das rechtlich?

Dass in Deutschland grundsätzlich allgemeine Fahrverbote angeordnet werden können, hat die Vergangenheit gezeigt: So gab es in den 1970er Jahren einige "autofreie Sonntage", damals eine Reaktion auf die internationale Ölkrise. Und auch in jüngerer Vergangenheit gab es in einigen Städten lokal beschränkte Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge. Das Bundesverwaltungsgericht hatte seinerzeit bestätigt, dass solche unter bestimmten Voraussetzungen prinzipiell möglich sind.

Voraussetzung für ein allgemeines Fahrverbot ist aber immer eine entsprechende Rechtsgrundlage. Denn der Staat greift mit einer solchen Maßnahme massiv in gleich mehrere Grundrechte der Bürger und Bürgerinnen ein - und das darf er nicht "einfach so". Im Falle von möglichen Fahrverboten zur Erreichung der Umweltziele fehlt es aktuell wohl an einer ausreichenden Rechtsgrundlage.

Auch das Klimaschutzgesetz, auf das Volker Wissing [im Interview mit dem Deutschlandfunk](#) verweist, liefert keine solche. Der Gesetzgeber müsste also zunächst eine Grundlage für flächendeckende Fahrverbote schaffen.

Die Initiative dazu müsste dann wiederum von Wissing selbst ausgehen. Denn laut Klimaschutzgesetz ist das jeweilige Bundesministerium verpflichtet, vorzuschlagen, wie im jeweils zugehörigen Sektor die Klimaziele erreicht werden sollen. Wissing müsste der Bundesregierung also dann die gesetzliche Einführung von Fahrverboten vorschlagen, wenn er tatsächlich keine anderen Möglichkeiten - etwa Tempolimits - sieht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen ausreichend zu mindern.

## Wären Fahrverbote überprüfbar?

Sollten nach allem politischen Diskurs tatsächlich allgemeine Fahrverbote kommen, könnten davon betroffene Bürger und Bürgerinnen diese gerichtlich überprüfen lassen. Die entscheidenden Punkte dabei: Jeder staatliche Eingriff in ein Grundrecht muss einem legitimen

Zweck dienen. Die Eingriffe müssen geeignet sein, diesen Zweck überhaupt zu erreichen, hierbei das mildeste Mittel darstellen und schließlich auch im engeren Sinne verhältnismäßig sein.

An dieser Stelle würde also beispielsweise geprüft werden, ob es ausreichend Ausnahmen gibt, etwa für Härtefälle wie Krankenwagen, Feuerwehr oder notwendige Lebensmittel-Transporte. Letzten Endes müsste dann das Bundesverfassungsgericht entscheiden, ob ein Fahrverbot mit unserem Grundgesetz vereinbar ist.

## Worum geht es beim Klimaschutzgesetz?

Seit 2019 gibt es das Klimaschutzgesetz. Es macht verbindliche Vorgaben, wie viel Treibhausgas-Emissionen in verschiedenen Sektoren pro Jahr eingespart werden müssen. Das gilt für die Energieerzeugung, die Industrie, die Gebäude, den Verkehr, die Landwirtschaft und Abfallwirtschaft.

Ziel ist die Treibhausgas-Neutralität in Deutschland bis 2045. Bis zum Jahr 2030 soll der Ausstoß von schädlichem CO<sub>2</sub> zudem um zwei Drittel niedriger sein als im Vergleichsjahr 1990.

Das Klimaschutzgesetz gibt die Zahlen vor, im damit verbundenen Klimaschutzprogramm sind die Maßnahmen festgelegt, mit denen die Zielvorgaben erreicht werden sollen. Einen erheblichen Teil der Reduzierung hat Deutschland auch schon geschafft. Die Stromerzeugung über Windräder und Solarenergie zum Beispiel hat einen großen Teil dazu beigetragen, dass die Bundesrepublik als Industrienation heute etwa 46 Prozent weniger CO<sub>2</sub> ausstößt als 1990. Auch das sogenannte Heizungsgesetz mit seiner Förderung von Wärmepumpen soll dazu beitragen, beim CO<sub>2</sub>-Abbau weiter voranzukommen.

## Was soll sich an dem Gesetz ändern?

Im vergangenen Juni hat die Bundesregierung eine Änderung des Klimaschutzgesetzes auf den Weg gebracht, die erste Lesung im Bundestag war im September. Die Änderung sieht vor, nicht mehr vorrangig auf die jahresgenauen Sektorziele zu schauen, sondern den jährlichen Gesamtausstoß an Treibhausgasen in den Mittelpunkt zu stellen. Wenn also im Verkehr zu viel ausgestoßen wird, in der Energieerzeugung aber weniger als veranschlagt, kann das zukünftig verrechnet werden, sobald der Bundestag das geänderte Klimaschutzgesetz beschlossen hat.

Das reformierte Klimaschutzgesetz brächte seinem dem Verkehrssektor mehr Zeit zum Erreichen der Klimaziele. Denn dann würde sich die Bundesregierung vor allem verpflichten, den Klimaschutz über alle Bereiche voranzubringen - Industrieproduktion, Gebäudeheizungen, Landwirtschaft, Stromerzeugung - und eben auch den Straßenverkehr.

## Warum gibt es noch kein neues Klimaschutzgesetz?

Der chronische Streit in der Ampelkoalition hat sich seit der Einigung im vergangenen Sommer noch zugespitzt. So ist ein Paket zur Solarförderung, das ebenfalls überfällig ist, zwar geschnürt. Die FDP will es aber Koalitionskreisen zufolge nur billigen, wenn auch das Klimaschutzgesetz nach ihren Vorstellungen beschlossen wird. Auch der Koalitionsausschuss am Mittwochabend habe hier keine Fortschritte gebracht, sagten Ampel-Vertreter der Nachrichtenagentur Reuters.

## Welche Reaktionen löst Wissings Vorstoß aus?

"Es ist nicht verantwortungsvoll für einen Minister, unbegründete Ängste zu schüren", erklärte die Grünen-Fraktionschefin Katharina Dröge am Freitag. Die Grünen hielten Fahrverbote nicht

für sinnvoll. "Stattdessen sollte Volker Wissing seine Aufgabe wahrnehmen und endlich sinnvolle Vorschläge für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor machen." Maßnahmen gebe es genug. "Und wir warten seit zwei Jahren darauf, dass der Verkehrsminister handelt."

Der Grünen Verkehrsexperte Stefan Gelbhaar nannte es verwunderlich, dass Wissing über Jahre Klimaschutzinstrumente wie ein Tempolimit abgelehnt habe. "Er sollte mal erklären, wie das zusammenpasst", sagte Gelbhaar der Nachrichtenagentur Reuters.

Seine SPD-Kollegin Isabel Cademartori sprach sich zwar für einen schnellen Abschluss der Ampel zum neuen Klimaschutzgesetzes aus. Es gebe aber eine Vielzahl von Möglichkeiten zum Einsparen von CO<sub>2</sub>. Das Vorgehen Wissings sei zudem fragwürdig. "Wir haben genug Unsicherheiten im Verkehrsbereich", sagte sie der Nachrichtenagentur Reuters.

Drastischer fällt die Reaktion von Greenpeace aus: Der Verkehrsminister versuche schamlos, mögliche Konsequenzen des eigenen Versagens in politischen Druck umzumünzen, heißt es von der Umweltschutzorganisation. Wissing male Horrorszenarien an die Wand, um auch in Zukunft nichts tun zu müssen für den Klimaschutz.

*Mit Informationen von Lothar Lenz und Oliver Neuroth, ARD-Hauptstadtstudio, und Christoph Kehlbach, ARD-Rechtsredaktion*

[Zur Startseite](#)



© ARD-aktuell / tagesschau.de