

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bärbel Höhn, Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Harald Ebner, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimaschutz im Verkehrssektor

Bei der Energiewende geht es um mehr als nur den Umstieg auf erneuerbar generierten Strom. Die Bundesrepublik Deutschland benötigt neue Systeme zur Wärmeerzeugung und für den erdölabhängigen Verkehr. Gerade der Verkehrssektor ist ein großes Sorgenkind der deutschen Klimapolitik. Nirgends sonst ist so unklar, wie und mit welchen Maßnahmen der Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität umgesetzt werden soll. Die Fülle von Ansätzen hat bis heute nicht zu signifikanten Emissionsreduktionen geführt. Auch gibt es keine für den Verkehrssektor spezifischen Emissionsreduktionsziele, lediglich Energieeffizienzziele im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie. Überwiegend leiten sie sich nur indirekt aus dem allgemeinen Klimaziel der Bundesregierung von minus 40 Prozent bis zum Jahr 2020 und den rechtlich verbindlichen Minderungszielen auf EU-Ebene (im Rahmen des Emissionshandelssystems) ab.

Der Verkehrssektor trug im Jahr 1990 zu rund 13 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland bei. Im Jahr 2011 lag dieser Wert bei rund 17 Prozent. Laut der Verkehrsverflechtungsprognose vom 11. Juni 2014 wird sich auch die Verkehrsleistung des Luftverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 2010 um 64,8 Prozent steigern. Das zeigt deutlich, dass trotz einer geringen Minderung der absoluten Emissionen auf rund 155 Millionen Tonnen (www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen) der Verkehrssektor zunehmend unter Zugzwang kommt. Dies wird dadurch intensiviert, dass die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Barbara Hendricks, nach Informationen der Fragesteller eine weitere Reduktion bis zum Jahr 2020 auf rund 140 Millionen Tonnen vorgeschlagen hat. Angesichts der politischen Ziele ist aber dennoch unklar, ob nachhaltig produzierte Treibstoffe, ein Umstieg auf alternative Antriebe wie Elektro und Wasserstoff oder eine Veränderung des sogenannten Modal Split den größten Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen erbringen werden. So hat beispielsweise der Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung von 1999 bis 2012 von 16,5 auf 18,2 Prozent zugelegt (Zeitschrift Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht, Statistisches Bundesamt 2014, S. 38). Das scheint angesichts des Ziels von 25 Prozent für das Jahr 2015 wenig; in Anbetracht des enormen Zuwachses der Güterbeförderungsleistung um 29,9 Prozent im selben Zeitraum ist das aber beachtlich und untermauert die große Herausforderung. Der Anteil der Binnenschifffahrt ist tendenziell rückläufig. Solange aber die traditionellen Dieselmotoren nicht durch neue Systeme abgelöst werden, kann durch

eine Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt keine Besserung beim Klimaschutz erreicht werden.

Es gibt viele Möglichkeiten für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor. Doch das Umweltbundesamt ging im Jahr 2010 von einer Zunahme der Emissionen um fast 10 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2005 aus (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf).

Diese Prognose wird auch dadurch gestützt, dass bisherige Infrastrukturausgaben keine Abkehr vom Status Quo erhoffen lassen. So expandierte das Straßennetz in Deutschland seit dem Jahr 1991, während es zu einer Abnahme der Schienentrassen um 6 Prozent kam. Seit den 80er-Jahren verdoppelte sich die Länge aller Einkaufs- und Berufswege in Deutschland (INFAS, DIW, 2004). Zugleich wurde die Biokraftstoffquote auf 6,25 Prozent (energetisch) festgesetzt, weil es u. a. zu Nutzungskonflikten kommt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Treibhausgasemissionen einzelner Verkehrsmittel (Bahn, Fern- und Reisebus, Lkw, Pkw, Binnenschiff, Flugzeug sowie öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV), und wie haben sich diese in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (bitte jeweils in Millionen Tonnen – Mt – pro Jahr angeben)?
2. Wie werden sich nach Ansicht der Bundesregierung die Treibhausgasemissionen der einzelnen Verkehrsträger in den kommenden Jahren mit Bezug auf die Verkehrsprognose des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt entwickeln (bitte ebenfalls in Mt pro Jahr angeben), und welche Rückschlüsse zieht sie daraus für die Klimaziele?
3. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller zugelassenen Pkw in Deutschland (bitte nach Jahren 2003 bis 2013 aufschlüsseln), und führt die Bundesregierung die bereits erreichten Reduktionen auf die CO₂-Grenzwerte für die Jahre 2015 und 2020 zurück?
4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller in Deutschland verkehrenden Lkw (bitte nach Jahren 2003 bis 2013 aufschlüsseln), und führt die Bundesregierung die bereits erreichten Reduktionen auf die Schadstoffklassen der Lkw-Maut zurück?
5. Wie viel Treibhausgase (bitte relativ und absolut) müssen nach Kenntnis der Bundesregierung zusätzlich bis zum Jahr 2020 eingespart werden, um das politisch gesetzte Ziel einer Reduktion von 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu erreichen, und in welchem Umfang wird der Verkehrssektor mit zusätzlichen Minderungen zur Zielerreichung beitragen müssen?
6. Lässt sich das Ziel der Bundesregierung aus dem Energiekonzept 2010 (bis zum Jahr 2050 bundesweit 80 Prozent weniger Treibhausgase ausstoßen und den Energieverbrauch um die Hälfte senken) noch erreichen, und wenn ja, wie lässt es sich auf den Verkehrssektor übertragen?
7. Hat die Bundesregierung die Absicht, für den Verkehrssektor klare Reduktionsziele mit Instrumenten, Zeitplänen und Monitoring festzulegen, und wenn nein, wie kann anderenfalls sichergestellt werden, dass die geplante Emissionsreduktion zu schaffen ist?
8. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die in der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/13746, Frage 7) abgeschätzten Minderungspotenziale bis zum Jahr 2020 so noch zu schaffen sind, bzw. hat sie aktuellere Potenzialabschätzungen und Prognosen?

9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Reduktion der Treibhausgase im Verkehr durch die Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie?
10. Wie und mit welchen Zielen plant die Bundesregierung an der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie weiterzuarbeiten?
11. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Reduktion der Treibhausgase im Verkehr durch die Umstellung auf eine Kfz-Steuer mit teilweisem CO₂-Bezug, und schließt die Bundesregierung es aus, die Kfz-Steuer zugunsten CO₂-ärmerer Fahrzeuge weiter zu entwickeln?
12. Welche Verschiebung im Modal Split wäre nach Kenntnis der Bundesregierung besonders wirksam und effizient, um möglichst viele Treibhausgasemissionen einzusparen?
13. Ist die Änderung des Modal Split in Deutschland (bezogen auf Güter – Schiene, Wasserstraße – und Personen – Bahn, Busse, Taxen, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing, Fahrrad, Fußgänger), erklärtes Ziel der Bundesregierung, und wenn ja, in welchem Zeitraum soll was für eine Verschiebung stattfinden?
14. Welche Veränderung beim CO₂-Ausstoß im Modal Split gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren, und mit welchen Instrumenten möchte die Bundesregierung welche weiteren Verschiebungen anregen?
15. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die aktuelle Verbrauchskennzeichnung für Pkw eingespart, und wie bewertet die Bundesregierung das weitere Einsparungspotenzial bis zum Jahr 2020?
16. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine weiter verpflichtende Regelung zur Beschaffung noch umweltfreundlicherer Fahrzeuge durch die öffentliche Hand eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
17. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Erweiterung der Lkw-Maut (Stichwort ökologische Lenkungswirkung) eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
18. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Reform der Dienstwagenbesteuerung eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
19. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen könnten nach Kenntnis der Bundesregierung durch die angekündigte Pkw-Maut eingespart werden, und werden diese Effekte im Klimaschutz-Sofortprogramm angerechnet?
20. Welches Emissionsreduktionspotenzial ergäbe sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus einer Internalisierung der Lärm-, Luftverschmutzungs- und Staukosten des Lkw-Verkehrs?
21. Hat die Bundesregierung Berechnungen erstellt, wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen durch CO₂-Grenzwerte für Lkw eingespart werden können, und was unternimmt die Bundesregierung, um die EU dazu zu bringen, dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?

22. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Einführung eines generellen Tempolimits von 120 Stundenkilometer (km/h) eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
23. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die aktuelle Energieeffizienzbezeichnung von Reifen eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
24. Wie viele Hybrid-, Elektro- und Brennstoffbusse sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher in Deutschland im Einsatz (bitte mit Angabe, wie viele davon mit öffentlichen Mitteln gefördert wurden), und welche Ziele für die weitere Verbreitung gibt es?
25. Wie viele Elektrofahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, China und den USA zugelassen (bitte nach Plug-In Hybrid, Batteriefahrzeug, Range-Extender, Wasserstoff etc. aufschlüsseln), und worin sieht die Bundesregierung die Gründe für die unterschiedlichen Werte?
26. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Einführung von einer Million Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2020 eingespart werden, und ist diese Reduktion bereits in den bisherigen Prognosen der Emissionsreduktion bis zum Jahr 2020 von rund minus 33 Prozent enthalten?
27. Wie geht es nach Auslaufen des Förderprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ mit den darin geförderten Projekten weiter, und plant die Bundesregierung eine Anschlussfinanzierung?
28. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus dem ENUBA-Forschungsprogramm für die Elektromobilität von schweren Nutzfahrzeugen?
29. Gibt es seitens der Bundesregierung Machbarkeitsstudien zu Elektromobilität von schweren Nutzfahrzeugen, und wenn nein, sind diese in Planung?
30. Geht die Bundesregierung davon aus, dass das Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2020 (sechs Millionen bis zum Jahr 2030) in Deutschland erreicht werden kann, und wenn ja, mit welchen zusätzlichen Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Zielerreichung beitragen?
31. Wie viel CO₂ kann nach Kenntnis der Bundesregierung im Schienenverkehr (getrennt nach Personen- und Güterverkehr) eingespart werden, wenn alle elektrisch betriebenen Lokomotiven mit Ökostrom fahren?
32. Wie viel CO₂ kann nach Kenntnis der Bundesregierung im Schienenverkehr (getrennt nach Personen- und Güterverkehr) eingespart werden, wenn alle elektrisch betriebenen Lokomotiven über Stromrückgewinnung verfügen?
33. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Ausweitung des ÖPNV und Radverkehrs eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
34. Plant die Bundesregierung bis zum Jahr 2020 zusätzliche Mittel für den Radverkehr bzw. die Radverkehrsinfrastruktur bereitzustellen?
35. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Abschmelzung bzw. Umwidmung der Mittel für den Straßenausbau eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?

36. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung, den Treibhausgasausstoß des städtischen Verkehrs zu reduzieren, und was tut die Bundesregierung, um diese Potenziale bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
37. Wird die Bundesregierung, zum Beispiel anhand des „Urban Mobility Package“ der Europäischen Kommission, eine nationale Strategie für ressourceneffiziente und klimaschonende Stadtmobilität entwickeln, und wenn nein, warum nicht?
38. Wie viele Tonnen Treibhausgasemissionen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die verstärkte Nutzung von Leichtlaufreifen eingespart werden, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Potenzial bis zum Jahr 2020 auszuschöpfen?
39. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Situation der Bahn gegenüber Inlandsflügen, gerade angesichts der neuen EEG-Eigenstromregelung (EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz), zu verbessern?
40. Wie wird die Bundesregierung das nationale Luftverkehrskonzept nutzen, um weitere Potenziale zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen?
41. Mit welchem Zuwachs an Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr in Deutschland rechnet die Bundesregierung angesichts der neuen Verkehrsverflechtungsprognose (bitte in Mt im Jahr 2030), und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dieser Wachstumsprognose, was die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland betrifft?

Berlin, den 4. August 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

