

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bärbel Höhn, Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2296 –**

Klimaschutz im Verkehrssektor

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Angaben für die erfragten Verkehrsträger sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Daten basieren ebenso wie das nationale Emissionsinventar auf Kraftstoffabsätzen. Die Vorkettenemissionen und Biokraftstoffe sind nicht einbezogen. Die Emissionen aus dem strombetriebenen Schienenverkehr sind dementsprechend nicht abgebildet, beim Flugverkehr sind nur die Inlandsflüge enthalten.

Treibhausgasemissionen im Personenverkehr in Mt bis 2000											
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Pkw	109,24	110,36	111,88	113,89	108,90	110,57	110,6	109,9	110,11	111,57 ¹	107,1
Reisebus	2,05	1,92	2,14	2,38	2,29	2,35	2,33	2,31	2,37	2,41	2,47
Flugverkehr	2,07	1,90	1,80	1,69	1,69	1,72	1,78	1,94	1,95	2,01	2,13
Bahn (Fernverkehr)	0,48	0,38	0,46	0,45	0,33	0,30	0,23	0,20	0,24	0,16	0,14
ÖPNV	3,45 ¹	3,15	3,30 ¹	3,37 ¹	3,62 ¹	3,65	3,60 ¹	3,48 ¹	3,48	3,46 ¹	3,43 ¹
davon: Linienbus	2,58	2,16	2,30	2,27	2,23	2,30	2,30	2,28	2,31	2,32	2,20
Schiennahverkehr (inkl. S-Bahn)	0,86	0,99	1,01	1,09	1,38	1,35	1,31	1,21	1,17	1,13	1,22

Treibhausgasemissionen im Güterverkehr in Mt bis 2000											
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Schwere Nutzfahrzeuge (> 3,5 t zulGG)	29,99	32,90	36,57	38,22	39,33	41,13	40,71	41,92	44,61	48,10	48,72
Schiengüterverkehr	1,51	1,16	1,03	0,98	0,65	0,65	0,65	0,65	0,55	0,56	0,52
Binnenschifffahrt	2,05	2,07	2,21	2,26	2,21	1,74	1,60	1,27	1,16	0,95	0,88
Flugverkehr	0,20	0,19	0,19	0,18	0,17	0,18	0,19	0,18	0,16	0,17	0,17
SUMME	151,0	154,0	159,6	163,4	159,2	162,3	161,8	162,0	164,6	169,4	165,6

¹ geringfügige Summenabweichung wegen Rundung

Treibhausgasemissionen im Personenverkehr in Mt 2001 bis 2012												
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pkw	107,14	106,94	103,24	104,89	99,58	95,72	94,60	93,84	94,29	92,17	93,82	90,28
Reisebus	2,30	2,10	1,94	1,83	1,76	1,73	1,58	1,58	1,67	1,76	1,70	1,83
Flugverkehr	2,01	1,94	1,94	1,93	2,05	2,17	2,17	2,16	2,03	1,92	1,74	1,85
Bahn (Fernverkehr)	0,11	0,08	0,07	0,07	0,05	0,06	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04
ÖPNV	3,05	2,95	2,78	2,66	2,49	2,43 ²	2,30	2,32	2,36	2,32	2,21 ²	2,29
davon: Linienbus	2,03	1,96	1,81	1,76	1,68	1,68	1,56	1,58	1,68	1,65	1,54	1,65
Schiennahverkehr (inkl. S-Bahn)	1,02	0,99	0,97	0,90	0,81	0,74	0,74	0,74	0,68	0,67	0,68	0,64

Treibhausgasemissionen im Güterverkehr in Mt 2001 bis 2012												
Verkehrssektor	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Schwere Nutzfahrzeuge (> 3,5 t zulGG)	45,42	43,92	42,00	40,30	37,67	38,90	37,63	38,17	37,16	40,36	40,86	42,55
Schiengüterverkehr	0,62	0,56	0,56	0,54	0,47	0,47	0,45	0,42	0,33	0,37	0,37	0,37
Binnenschifffahrt	0,85	0,74	0,77	0,86	0,95	0,83	0,83	0,75	0,82	0,83	0,89	0,97
Flugverkehr	0,16	0,14	0,12	0,10	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	0,06	0,06	0,07
SUMME	161,6	159,4	153,4	153,2	145,1	142,4	140,0	139,4	138,8	139,8	141,7	140,3

² geringfügige Summenabweichung wegen Rundung

Quelle: UBA (Modell TREMOD 5.41)

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?

Nach den Ergebnissen der aktuellen Verkehrsprognose 2030 werden sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990 um rund 26 Prozent verringern. Aus Sicht der Bundesregierung ist die Entkopplung zwischen weiter steigenden Verkehrsleistungen und deutlich sinkenden Emissionen zu begrüßen.

Entwicklung der CO₂-Emissionen aller Verkehrsträger

Direkte Emissionen, Kyoto-Monitoring ¹⁾

	Mio. t			2030/2010 (%)		2030/1990 (%)
	1990	2010	2030	Insg.	p.a.	Insg.
Straßenverkehr ²⁾	150,4	145,5	112,3	-22,8	-1,3	-25,3
Schienerverkehr	2,9	1,1	0,9	-17,4	-1,0	-69,0
Luftverkehr ³⁾	2,3	2,1	1,8	-15,0	-0,8	-23,6
Binnenschifffahrt ²⁾	2,1	0,8	0,8	-1,2	-0,1	-60,3
Übriger Verkehr	4,8	4,0	4,0	0,0	0,0	-15,2
Insgesamt	162,4	153,5	119,8	-22,0	-1,2	-26,2

1) Ohne Biokraftstoffe; 2) Basis Kraftstoffabsatz; 3) Nur innerdeutscher Verkehr

Quelle: Verkehrsprognose 2030 des BMVI

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?

Belastbare Zahlen über die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller in Deutschland zugelassenen Pkw sind nicht verfügbar.

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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Erkenntnisse hierzu vor. Die CO₂-Emissionen von Lkw werden derzeit, wenn man von einigen Ausnahmen im Bereich der leichten Lkw absieht, nicht gemessen. Im Rahmen der gültigen Typprüfungsvorschriften werden nur die CO₂-Emissionen von in Lkw verwendeten Motoren ermittelt. Die Kommission hat eine Änderung der Typprüfungsvorschriften angekündigt, damit zukünftig Daten über die CO₂-Emissionen von schweren Lkw ermittelt werden können. Eine durch die Lkw-Maut ggf. hervorgerufene Verminderung der CO₂-Emissionen von Lkw lässt sich nicht bestimmen.

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?

Die Lücke zur Zielerreichung 2020 (minus 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990) beträgt gemäß aktuellen Projektionen der Bundesregierung (Projektionsbericht 2013) mit Rechtsstand 2012 ca. 7 Prozent, das heißt im Business-as-Usual-Szenario wird die Minderung der jährlichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Jahr 1990 im Jahr 2020 ca. 33 Prozent betragen. Eine Lücke von 7 Prozent entspricht rund 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten, die zusätzlich einzusparen sind. Dem 33-Prozent-Szenario liegen folgende Annahmen zugrunde: Bis zum Jahr 2020 wird ein CO₂-Preis von 14 Euro/t CO₂ im EU-Emissionshandelssystem erwartet, zwischen den Jahren 2011 und 2020 wird ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von jährlich 1,4 Prozent unterstellt, bis zum Jahr 2020 wird von einem Anstieg der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien auf 228 TWh (Tera Wattstunde) ausgegangen, und für den konventionellen Kraftwerkspark wird unterstellt, dass Kraftwerke in der Regel nach einer Lebensdauer von 45 Jahren den Betrieb einstellen. In Abhängigkeit der zugrunde liegenden Annahmen können die Szenarien zur Lückenberechnung auch entsprechend anders ausfallen.

Der Verkehrssektor hat aktuell einen Anteil von ca. 16 Prozent an den Treibhausgasemissionen. Die Bundesregierung erarbeitet derzeit entsprechend dem Koalitionsvertrag das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020. In diesem Rahmen wird über die Beiträge der Sektoren zur Minderung der Emissionen entschieden werden. Insgesamt wird die Bundesregierung bei den Arbeiten an dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) initiierten „Aktionsprogramms Klimaschutz 2020“ ggf. geänderte Rahmenbedingungen berücksichtigen.

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?

Die Bundesregierung hält daran fest, dem Klimaschutz einen zentralen Stellenwert zuzumessen. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht vor, die weiteren Reduktionsschritte bis zum Zielwert von 80 bis 95 Prozent im Jahr 2050 festzuschreiben und in einem breiten Dialogprozess mit Maßnahmen zu unterlegen (Klimaschutzplan). Dabei werden alle Sektoren, auch der Verkehrssektor, betrachtet.

Der sektorale Ansatz ermöglicht hier eine genauere Betrachtung und zielgerechtere Maßnahmen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen. Im Übrigen werden Maßnahmen der Bundesregierung zum Klimaschutz hinsichtlich der Treibhausgas-Wirkung laufend überprüft.

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?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Reduktion der Treibhausgase im Verkehr durch die Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie?

Die im Juni 2013 verabschiedete Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) der Bundesregierung gibt einen Überblick über Technologien und Energie- und Kraftstoffoptionen für die unterschiedlichen Verkehrsträger. Es wurden Handlungsfelder für den Verkehrssektor aufgezeigt, um bis zum Jahr 2050 die Ziele des Energiekonzeptes und der Energiewende in Deutschland zu erfüllen. Das Energiekonzept der Bundesregierung sieht eine Senkung des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis zum Jahr 2050 um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 2005 vor, womit auch eine deutliche Absenkung der Treibhausgasemissionen im Verkehr verbunden wäre. Im weiteren Schritt kommt es darauf an, die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu priorisieren und umzusetzen. Eine Aussage zur tatsächlichen Treibhausgasreduktion durch Umsetzung der MKS ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

10. Wie und mit welchen Zielen plant die Bundesregierung an der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie weiterzuarbeiten?

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie soll zu einer umfassenden Energie- und Klimaschutzstrategie des Verkehrssektors ausgebaut werden, die sukzessive darlegt, wie die Energiewende im Verkehrssektor ausgestaltet werden kann und

soll. Sie soll mit anderen Aktivitäten der Bundesregierung wie der „Power-to-Gas“-Initiative und der Umsetzung der CPT-RL (Clean Power for Transportrichtlinie) verbunden werden.

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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren quantitativen Schätzungen über die Treibhausgasemissionsminderungen durch die vorgenommene Umstellung auf eine Kfz-Steuer mit teilweisem CO₂-Bezug vor. Eine Fortentwicklung der vorrangig nach CO₂-Emissionen bemessenen Kraftfahrzeugsteuer ist im Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode nicht vorgesehen.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, eine reibungslose Beförderung von Personen und Gütern als eine wichtige Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung unter Einhaltung ihrer Umwelt- und Klimaschutzziele zu ermöglichen. Für die künftige Verkehrsbewältigung müssen die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen. Die entsprechende Infrastruktur muss unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen weiterentwickelt werden. Ziel ist eine nachhaltige Mobilität und eine nutzerfreundliche Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Daher fördert die Bundesregierung z. B. den so genannten Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Carsharing) und die Intermodalität der Verkehrsmittel oder den Kombinierten Verkehr. Dies sind auch geeignete Maßnahmen, um mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Nach den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2030 kann der Eisenbahnverkehr seinen Modal-Split-Anteil sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr spürbar erhöhen. Bezüglich des Zeithorizonts wird auf die Nachhaltigkeitsziele in der Antwort zu Frage 14 verwiesen.

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?

Personenverkehr	2002		2012	
	Mt	Prozent	Mt	Prozent
Pkw	135,95	84	121,50	79
Reisebus	2,02	1	1,82	1

Personenverkehr	2002		2012	
	Mt	Prozent	Mt	Prozent
Flugverkehr	15,96	10	22,01	15
Bahn (Fernverkehr)	1,56	1	1,48	1
ÖPNV	6,84	4	6,26	4
Insgesamt	162,33	100	153,08	100

Quelle: TREMOD 5.41

Güterverkehr	2002		2012	
	Mt	Prozent	Mt	Prozent
Schwere Nutzfahrzeuge (> 3,5 t zulGG)	42,16	82	42,44	77
Schienengüterverkehr	2,34	5	2,56	5
Binnenschifffahrt	2,33	4	1,94	4
Flugverkehr	4,90	9	7,98	14
Insgesamt	51,73	100	54,92	100

Quelle: TREMOD 5.41

Eine Verlagerung von Personen- und Gütertransporten auf jeweils emissionsärmere Verkehrsträger wird angestrebt. Die Bundesregierung fördert den Umweltverbund u. a. durch den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie durch Maßnahmen und Projekte durch das BMUB im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. Die Klimaschutzinitiative beinhaltet u. a. kommunale Maßnahmen zur Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, mit dem Ziel Fußverkehr, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV zu vernetzen. Im Straßenverkehrsrecht soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Carsharing-Autos und Elektroautos ausweisen können. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Antworten zu den Fragen 33, 34 und 36 verwiesen.

Auch im Güterverkehr gilt es, die Verkehrsträger besser zu verzahnen und insbesondere mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sieht mit den Mobilitäts-Indikatoren 11c und 11d eine Steigerung des Schienenverkehrsanteils an der Güterbeförderungsleistung auf 25 Prozent bis zum Jahr 2015 sowie des Binnenschifffahrtsanteils auf 14 Prozent bis zum Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 1999 vor. Es ist geplant, im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel Engpässe im Schienengüterverkehr zu beseitigen und einen Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen auf der Grundlage des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu erarbeiten.

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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren quantitativen Schätzungen über die Treibhausgasemissionsverminderungen durch Verbrauchskennzeichnungssysteme für Pkw vor.

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?

Der Bundesregierung sind keine Berechnungen zum Potenzial der Verminderung der Treibhausgasemissionen durch weiter verpflichtende Regelung zur Beschaffung noch umweltfreundlicherer Fahrzeuge durch die öffentliche Hand bekannt.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass 10 Prozent der insgesamt im Geschäftsbereich der Bundesressorts neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge einen Emissionswert von weniger als 50 Gramm CO₂ als Zielwert einhalten.

Im Rahmen der Allianz für nachhaltige Beschaffung arbeitet die Bundesregierung mit Bund, Ländern und Kommunen daran, die Hürden für eine Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen durch die öffentliche Hand zu verringern.

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?

Das Einsparpotenzial dieser und weiterer Maßnahmen, wie der Einbeziehung externer Kosten, ist beispielsweise von Faktoren wie Höhe der Mautsätze, Weiterentwicklung der Eurovignettenrichtlinie oder der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa abhängig.

Im Rahmen der Arbeiten am Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 (siehe Antwort zu Frage 5) werden die von Ressorts, Ländern, Kommunen und Verbänden in allen Sektoren vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Treibhausgas-Wirkung quantifiziert. Entsprechend wird eine neue Potenzialabschätzung auch für die Erweiterung der Lkw-Maut vorliegen.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung der Infrastrukturabgabe hat ein gewisses Potenzial zur Reduktion der Treibhausgasemissionen, dessen Höhe von der Bundesregierung derzeit jedoch nicht beziffert werden kann.

20. Welches Emissionsreduktionspotenzial ergäbe sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus einer Internalisierung der Lärm-, Luftverschmutzungs- und Staukosten des Lkw-Verkehrs?

Das Emissionsreduktionspotenzial aus einer vollständigen Anlastung der externen Luftschadstoff- und Lärmkosten sind noch nicht abschließend bestimmt. Es wird in diesem Sachzusammenhang auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen. Für eine vollständige Anlastung der externen Luftschadstoff- und Lärmkosten sowie einer Anlastung der Staukosten fehlt es an einer EU-rechtlichen Grundlage.

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?

Die Bundesregierung hat keine belastbaren quantitativen Schätzungen über mögliche Treibhausgasverminderungen durch EU-weit anzuwendende Emissionsgrenzwerte für Lkw. Wie in der Antwort zu Frage 4 erwähnt, sollen die CO₂-Emissionen einiger Klassen neuer Lkw erst zukünftig im Rahmen der Typgenehmigung gemessen werden. In einer Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen (KOM(2014) 285 endg.) erklärt die Kommission, dass sie auf der Basis dieser Messungen Optionen zu prüfen gedenkt, wie die CO₂-Emissionen von Lkw vermindert werden können. Eine Option, die die Kommission zu prüfen gedenkt, sind Emissionsgrenzwerte für bestimmte Klassen von Lkw.

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?

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht, ein generelles Tempolimit von 120 km/h einzuführen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren quantitativen Schätzungen über Treibhausgasemissionsverminderungen durch Anwendung der Verordnung Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter in Deutschland vor.

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?

Zum Stand 1. Januar 2014 waren in Deutschland 244 Hybridbusse, 99 Elektrobusse und 16 Brennstoffzellenbusse zugelassen. Davon wurden mit Bundesmitteln 152 Dieselhybridbusse (75 Solo- und 77 Gelenkbusse), 25 Elektrobusse und

acht Brennstoffzellenbusse gefördert; über die Anzahl der durch die Bundesländer geförderten Fahrzeuge liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Das Ziel ist es, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland zu haben. Hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

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?

In Deutschland waren zum Stand 1. Januar 2014 insgesamt 21 324 rein batterieelektrische Fahrzeuge, 161 Brennstoffzellenfahrzeuge und 1 374 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge zugelassen (alle Fahrzeugklassen). Fahrzeuge mit Range-Extender werden nicht gesondert erfasst, sie sind bei den Plug-In-Hybriden miterfasst.

Zu den Zulassungszahlen in anderen Staaten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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?

Eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen erbringen gemäß Projectionsbericht 2013 der Bundesregierung im Jahr 2020 eine Treibhausgasminderung von 700 000 t CO_{2e}. Die genannte Emissionsprognose von minus 33 Prozent bezieht diese Minderung nicht vollumfänglich ein.

27. Wie geht es nach Auslaufen des Förderprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ mit den darin geförderten Projekten weiter, und plant die Bundesregierung eine Anschlussfinanzierung?

Für das Programm „Schaufenster Elektromobilität“ hat die Bundesregierung (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie – BMWi –, BMVI, Bundesministerium für Bildung und Forschung – BMBF – und BMUB) Fördermittel in Höhe von bis zu 180 Mio. Euro bereitgestellt. Insgesamt werden 90 Verbundvorhaben (332 Einzelprojekte) durch die Bundesregierung gefördert. Zusätzlich wurde eine übergreifende Begleit- und Wirkungsforschung beauftragt. Die größtenteils im Jahr 2013 gestarteten Projekte enden überwiegend im Jahr 2015.

Ob eine Fortführung des Programms (im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel) notwendig und sinnvoll ist, kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse aus den einzelnen Projekten und aus der Begleit- und Wirkungsforschung am Ende der Programmlaufzeit beurteilt werden.

28. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus dem ENUBA-Forschungsprogramm für die Elektromobilität von schweren Nutzfahrzeugen?

Im Rahmen des von der Bundesregierung geförderten Projekts ENUBA konnte die technische Machbarkeit eines im öffentlichen Verkehrsraum einsetzbaren Systems zum oberleitungsgebundenen elektrischen Betrieb von schweren Nutzfahrzeugen nachgewiesen werden.

29. Gibt es seitens der Bundesregierung Machbarkeitsstudien zu Elektromobilität von schweren Nutzfahrzeugen, und wenn nein, sind diese in Planung?

Ja.

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?

Ja. Die Bundesregierung trägt durch zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung der Nachfrage bei Elektrofahrzeugen bei:

- Bereits in Kraft getretene steuerliche Erleichterungen: Verlängerung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für reine Elektro-Pkw von fünf auf zehn Jahre; Ausweitung dieser Befreiung auf alle Fahrzeugklassen und Nachteilsausgleich bei der Dienstwagenbesteuerung durch Minderung der Bemessungsgrundlage um die Batteriekosten.
- Beschaffungsinitiative der Bundesregierung: Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, dass 10 Prozent aller neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge einen Emissionswert von weniger als 50 g CO₂ einhalten.
- Unterstützung der Forschung und Entwicklung für Elektromobilität. Die Bundesregierung hat die finanzielle Förderung auch für die kommenden Jahre auf hohem Niveau verstetigt.
- Schaffung der notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen:
 - Elektromobilitätsgesetz: Kennzeichnung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und deren Privilegierung im Straßenverkehr; die Bundesregierung prüft zurzeit, ob darüber hinaus für weitere gesetzliche Regelungen noch regelungsbedürftige Inhalte vorliegen;
 - Umsetzung der voraussichtlich demnächst in Kraft tretenden EU-Richtlinie zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (CPT-Richtlinie) in nationales Recht; insbesondere in einem ersten Schritt schnelle Umsetzung der technischen Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen;
 - Energiewirtschaftliche Regelungen: Verordnung für netzdienliches Laden von Elektromobilen, notwendige Klarstellungen im Energiewirtschaftsgesetz.
- Unterstützung der Industrie bei anbieterübergreifenden und EU-weit offenen Abrechnungsprozessen von Ladevorgängen über eRoaming.
- Enge internationale Kooperationen, insbesondere zwecks Abbau von Handelshemmnissen und zur Unterstützung der Industrie bei der Erarbeitung international gültiger Standards.

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?

Wenn alle elektrisch betriebenen Lokomotiven in Deutschland mit Ökostrom fahren, kann der Ausstoß von etwa 3 Millionen Tonnen Treibhausgasen (ca. 0,7 Millionen Tonnen Fernverkehr, 1,35 Millionen Tonnen Nahverkehr und 1 Million Tonnen im Güterverkehr) eingespart werden; das entspricht einer Einsparung von ca. 50 Prozent. Dabei ist aber zu beachten, dass durch die Nutzung von Ökostrom im Zusammenhang mit einer rein bilanziellen Verschiebung der

Erzeugungsquellen keine Treibhausgasemissionen eingespart werden können. Einsparungen finden nur statt, wenn auch entsprechende neue Erzeugungskapazitäten installiert werden. (Quelle Verbrauchswerte, Deutschland-Mix: TREMOD 5.41; Quelle Ökostrom-Mix: Infrac, ifeu „Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik“; für die Berechnung der Treibhausgasemissionen des Ökostroms wird ein zertifiziertes Ökostromprodukt mit ein Drittel Neuanlagen, ein Drittel Bestandsanlagen und ein Drittel Altanlagen zugrunde gelegt.)

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor.

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?

Das Reduktionspotenzial für Treibhausgasemissionen durch die Ausweitung des Radverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist abhängig von zahlreichen, teils lokalen, Einflussfaktoren wie räumliche Strukturmerkmale, Ausgangs-Modal-Split, Veränderung der Verkehrsleistung je Verkehrsmittel etc. In der Wissenschaft wird daher das Reduktionspotenzial anhand von konkreten Fallbeispielen mittels der Szenariomethode errechnet.

In den Studien „Einsparpotenziale des Radverkehrs im Stadtverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des ehemaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2013 und „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ des Umweltbundesamtes (UBA), ebenfalls aus dem Jahr 2013, wurden die Umweltentlastungspotenziale des Radverkehrs untersucht. Je nach Szenario ergeben sich unterschiedliche Reduktionspotenziale. Details sind den Studien zu entnehmen.

Im Rahmen der Arbeiten am Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 (siehe Antwort zu Frage 5) werden die von Ressorts, Ländern, Kommunen und Verbänden in allen Sektoren vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Treibhausgas-Wirkung quantifiziert. Entsprechend wird eine neue Potenzialabschätzung auch für eine Ausweitung des ÖPNV und Radverkehrs vorliegen.

Mit dem Koalitionsvertrag der 18. Legislaturperiode und dem NRVP 2020 bekennt sich die Bundesregierung zu ihrer Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität und speziell zur Förderung des Radverkehrs, auch als Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen. Der NRVP 2020 ist die Strategie der Bundesregierung für die Radverkehrspolitik der kommenden Jahre. Mit ihr wird die Radverkehrsförderung auf neue Herausforderungen ausgerichtet, u. a. auf neue Anforderungen durch steigende Attraktivität und Akzeptanz des Radverkehrs als energie- und infrastrukturensparendes Verkehrsmittel, die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum als gleichberechtigtes Verkehrsmittel und die zukünftig noch breiteren Nutzungsmöglichkeiten durch Einbeziehung der Elektromobilität.

Obwohl grundsätzlich Angelegenheit der Länder, unterstützt der Bund diese gegenwärtig mit gut 8 Mrd. Euro jährlich bei der ÖPNV-Finanzierung. Im Jahr 2014 stellt der Bund rund 7,3 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Hinsichtlich der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel strebt die

Bundesregierung eine zügige Einigung mit den Ländern im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen an. Außerdem erhalten die Länder Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden in Höhe von rund 1,335 Mrd. Euro nach dem Entflechtungsgesetz sowie weitere 332,6 Mio. Euro nach Maßgabe des GVFG-Bundesprogramms. Diese Zahlungen laufen aufgrund der Föderalismusreform I noch bis einschließlich 2019.

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?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitteldotierung ist Gegenstand des jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahrens.

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?

Die Europäische Kommission hat bereits in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um 60 Prozent bis zum Jahr 2050 gefordert. Im Jahr 2013 veröffentlichten „Urban Mobility Package“ fordert sie darüber hinaus, dass die Städte sich stärker darum bemühen müssten, die Trends der Vergangenheit umzukehren und einen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu leisten. Immerhin tragen städtische Gebiete beispielsweise mit rund 23 Prozent zu den gesamten CO₂-Emissionen des Verkehrs bei.

Für die städtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung sind vor allem die Länder und Kommunen zuständig. Angesichts der kommunalen Planungshoheit liegt es in der Verantwortung der Länder und Kommunen, geeignete Mobilitätsstrategien für die jeweiligen Gebietskörperschaften zu entwickeln.

Die Bundesregierung unterstützt Länder und Kommunen in ihrem Bestreben, einen nachhaltigen Stadt- und Regionalverkehr zu gewährleisten. Über die in der Antwort zu Frage 33 bereits genannte Unterstützung bekennt sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag ebenso dazu, Innovationen voranzutreiben, um den Umweltvorteil des ÖPNV auszubauen. Die Bundesregierung setzt sich bereits heute für eine Effizienzsteigerung durch Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ein, z. B. durch die Förderung einer möglichst nahtlosen Reisekette mit Fahrgastinformationen und Ticketing von Tür zu Tür und durch die Förderung von zukunftsweisenden Projekten an der Schnittstelle ÖPNV/Carsharing/Fahrrad.

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?

Die Bundesregierung begrüßt das „Urban Mobility Package“ der Europäischen Kommission als Initiative zur weiteren Verbesserung des Stadtverkehrs in den EU-Mitgliedstaaten. Eine nationale Strategie für Stadtmobilität ist seitens der Bundesregierung derzeit nicht geplant.

Auf die entsprechende Zuständigkeit von Ländern und Kommunen in diesem Politikbereich wurde bereits in der Antwort zu der Frage 36 hingewiesen.

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?

„Leichtlaufreifen“ sind Reifen mit einem niedrigen Rollwiderstand. Studien gehen davon, dass sie den Kraftstoffverbrauch um bis zu 6 bis 9 Prozent reduzieren können. Neue Reifen mit niedrigem Rollwiderstand werden entsprechend der Verordnung Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen auf dem Reifenlabel in Klassen eingeteilt angezeigt und sind somit für den Verbraucher erkennbar. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Verbraucher aufgrund der Kennzeichnung den Reifen mit niedrigem Rollwiderstand zukünftig noch mehr Beachtung schenken werden. Belastbare quantitative Schätzungen über Treibhausgasemissionsverminderungen durch Reifen mit niedrigem Rollwiderstand liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Die aktuelle Haushalts- und Finanzplanung sieht eine deutliche Erhöhung der Investitionsmittel des Bundes für die Schiene vor. Daneben werden die Rahmenbedingungen für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Schiene weiter verbessert. Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität des Bahnverkehrs können auch durch eine deutschlandweite Verknüpfung der Taktfahrpläne des Fern- und Nahverkehrs verbessert werden. Die Bundesregierung hat eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung der betrieblich-technischen und rechtlichen Möglichkeiten für einen solchen integralen Taktfahrplan vergeben.

40. Wie wird die Bundesregierung das nationale Luftverkehrskonzept nutzen, um weitere Potenziale zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen?

Der Koalitionsvertrag sieht zur Stärkung und Sicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland sowie im Hinblick auf einen effektiven Lärm- und Umweltschutz die Ausarbeitung eines Luftverkehrskonzepts in dieser Legislaturperiode vor.

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 Wachstumspro-

gnose, was die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland betrifft?

Der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ist zu entnehmen, dass die CO₂-Emissionen des innerdeutschen Luftverkehrs im Jahr 2010 2,1 Millionen Tonnen betragen. Für das Jahr 2030 wird ein Rückgang um 15 Prozent auf 1,8 Millionen Tonnen prognostiziert.

Mit der Frage zu den Schlussfolgerungen der Bundesregierung aus der Wachstumsprognose für die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland wird sich die Bundesregierung innerhalb des Luftverkehrskonzeptes beschäftigen. Dabei wird es auch um den über Deutschland hinausgehenden Flugverkehr gehen, der hinsichtlich Verkehrsleistung und Emissionen voraussichtlich zunehmen wird.