

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lukas Köhler, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/18081 –**

### **Effizienz der Kompensation von Dienstreisen durch den Bund**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Ende vergangenen Jahres teilte das Umweltbundesamt mit (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimaneutral-unterwegs-bund-kompensiert-seine>), dass die Bundesregierung die Treibhausgasemissionen ihrer Dienstreisen mit PKW und Flugzeugen vollständig durch anspruchsvolle Klimaschutzprojekte (CDM) kompensiert. Hierzu hat das Umweltbundesamt laut eigenen Angaben Emissionsgutschriften in Höhe von rund 300.000 Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) erworben, deren Kosten sich auf insgesamt 1,7 Mio. Euro belaufen. Wechselwirkungen mit bestehenden und zukünftigen nationalen, europäischen und globalen Klimaschutzmaßnahmen lassen nach Auffassung der Fragesteller Zweifel an der Effizienz dieser Kompensationsmaßnahmen aufkommen. Es besteht nach Ansicht der Fragesteller die Gefahr eines wirkungslosen Mitteleinsatzes, der von den Steuerzahlern finanziert werden muss und bei diesen dadurch den eigenen finanziellen Spielraum für privaten Klimaschutz einengt.

1. Werden die Kompensationen der Dienstreisen des Bundes auf die deutschen Klimaschutzziele angerechnet, und wenn ja, wie?

Nein. Die Kompensationen der Dienstreiseemissionen der Bundesregierung werden nicht auf die europarechtlichen Minderungsverpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland angerechnet. Es handelt sich bei der Dienstreisekompensation um eine freiwillige Maßnahme, die eine Vorbildwirkung auf die Privatwirtschaft und andere öffentliche Institutionen entfalten soll. Sie ist eingebettet in das Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit, das u. a. das Ziel hat, Emissionen in den Bundeseinrichtungen zu vermeiden und zu reduzieren. Unvermeidbare Emissionen der Dienstreisen werden kompensiert.

2. Inwieweit stellt die Bundesregierung sicher, dass bei der Kompensation der Dienstreisen mit gegebenem öffentlichen Mitteleinsatz ein Maximum an Klimaschutz erreicht wird?

Die Minderungsgutschriften werden jährlich über eine öffentliche Ausschreibung erworben, ohne einen Dienstleister dazwischen zu schalten. Somit erwirbt die Bundesregierung kostengünstige Gutschriften, die aber auch eine Reihe von Qualitätskriterien bezüglich des Nachweises der tatsächlich generierten Emissionsminderung erfüllen müssen: Es werden nur Gutschriften aus Klimaschutzprojekten unter dem Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung (CDM) zur Kompensation genutzt. Damit ist eine Zertifizierung der Emissionsminderungen unter dem Dach der UN-Regeln sichergestellt. Teil der Prüfung von Projekten im CDM ist insbesondere die Bestätigung der Zusätzlichkeit (Additionality), d. h. dass die Emissionsreduktionen nicht ohnehin durchgeführt worden wären. Weiterhin gewährleisten die UN-Regeln im CDM, dass für die Berechnung der Emissionsreduktionen ein realistisches Referenzszenario gewählt wird und dass diese vermiedenen Emissionen regelmäßig von einem unabhängigen Dritten überprüft und verifiziert werden.

3. Wie begründet die Bundesregierung die Anwendung von Bewertungskriterien für die Kompensationsmaßnahmen, die über den reinen Ausgleich von Treibhausgasemissionen hinausreichen?

Die UN-Regeln zum CDM zielen neben der Treibhausgasminderung zudem auf eine nachhaltige Entwicklung in den Gastgeberländern. So sollen die Klimaschutzprojekte in ihrer Wirkung über eine reine Reduktion von CO<sub>2</sub> hinausgehen und einen zusätzlichen nachhaltigen Mehrwert für die Entwicklungsländer (sog. Co-Benefits) aufweisen. Co-Benefits sind z. B. der Schutz von weiteren Umweltmedien wie Luft, Boden und/oder Wasser, Ressourcenschutz, die ländliche Elektrifizierung, die Stärkung von Arbeitsplätzen vor Ort, die Weiterbildung von lokalen Arbeitnehmern, die Unterstützung von lokalen Versorgungseinrichtungen oder der Gesundheitsschutz. Diesen Grundsatz verfolgen auch die Kooperationsansätze des Artikel 6 des Übereinkommens von Paris.

4. Wird bei der Kompensation der Treibhausgasemissionen von Dienstreisen mit dem Flugzeug zwischen innereuropäischen Flügen, die in den EU-Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen sind, und Flügen außerhalb Europas unterschieden?

Die Flugemissionen von Flügen, die nicht dem europäischen Emissionshandel unterliegen, werden vollständig kompensiert. Dies beinhaltet Flüge zu EU/EWR-Flughäfen sowie zwischen Nicht-EU/EWR-Flughäfen. Flugreisen innerhalb Europas und damit auch Inlandsflüge unterliegen dem europäischen Emissionshandel. Da der Emissionshandel aufgrund der Cap-Setzung zu einer Reduktion der innereuropäischen Flugverkehrsemissionen – aber nicht zu deren Kompensation führt, werden die verbleibenden Emissionen vollständig kompensiert. Die Menge zu kompensierender Emissionen wird sich perspektivisch mit zunehmender Wirkung des Emissionshandels verringern. Zudem wird bei der Berechnung die gesamte Klimawirkung der Flugemissionen erfasst und kompensiert und nicht, wie im ETS für den Flugverkehr, nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen; d. h. wir legen den sog. „radiative forcing index“ (RFI) mit Faktor 3 ggü. den reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen an.

5. Wie wird die Wirkung des EU-Emissionshandels im Bereich der inner-europäischen Luftfahrt bei der Kompensation der Dienstreisen berücksichtigt?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Soll das Inkrafttreten des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) bei der Berechnung der Kompensationen für Dienstreisen mit dem PKW berücksichtigt werden?

Wenn ja, wie?

Nein, denn hier gilt das gleiche Prinzip wie beim EU-ETS. Mit der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises auf Kraftstoff wird ein Anreiz gesetzt, Emissionen zu vermeiden; die verursachten Emissionen werden dabei jedoch nicht kompensiert. Mit zunehmender Wirkung des Instruments werden die zu kompensierenden Emissionen geringer. D. h. nur die tatsächlich verursachten Emissionen werden erfasst und kompensiert.

7. Wird die im Rahmen des globalen Offsetting-Systems CORSIA ab 2020 beabsichtigte CO<sub>2</sub>-Neutralität des Wachstums der internationalen Luftfahrt von der Bundesregierung bei der Berechnung der notwendigen Kompensationen berücksichtigt?

Wenn ja, wie?

Die Bundesregierung wird dies zum gegebenen Zeitpunkt prüfen. Dabei ist zu beachten, dass nur die Wachstumsemissionen mittels CORSIA kompensiert werden sollen und zudem nur die reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei diesem System erfasst werden.

8. Hat sich die Bundesregierung bei der Kompensation der Dienstreisen mit internationalen Projektgutschriften denselben qualitativen und mengenmäßigen Beschränkungen unterworfen, die für Teilnehmer am EU-ETS bis 2020 gelten?

Für die Kompensation der Dienstreiseemissionen der Bundesregierung schließen wir die Projekttypen aus, die auch im EU-ETS nicht erlaubt sind. Mengenmäßige Beschränkungen passen nicht zur Kompensation, da diese nicht ins Verhältnis gesetzt werden können zu einer Zuteilung an Emissionsberechtigungen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Kompensation von Dienstreisen mit internationalen Projektgutschriften nach 2020, obwohl diese wegen mangelhafter Kontrollmechanismen und daher zweifelhafter Wirksamkeit in Phase VI des EU-ETS nicht mehr zur Erfüllung von Verpflichtungen herangezogen werden können ([https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/credits\\_de](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/credits_de))?

Wir teilen nicht die Auffassung des Fragestellers, dass internationale Projektgutschriften wegen mangelhafter Kontrollmechanismen aus dem EU-ETS Phase IV ausgeschlossen worden sind. Die EU hat eigene Zielvorgaben für die Verringerung von Emissionen, die innerhalb der EU erreicht werden sollen. Daher ist geplant, nach dem Jahr 2020 internationale Gutschriften im EU-ETS nicht mehr zu verwenden. Mit dem Übereinkommen von Paris wurden neue Kooperationsansätze unter dem Artikel 6 geschaffen, welche die Kyoto-Mecha-

nismen ersetzen sollen. Die Durchführbestimmungen des Artikels 6 sind noch nicht von der internationalen Staatengemeinschaft verabschiedet worden. Folglich können diese noch nicht bewertet werden.

10. Sollen zukünftig auch Dienstreisen mit der Deutschen Bahn (DB) AG kompensiert werden?

Wenn nein, warum nicht?

Für Dienstreisen mit der Deutschen Bahn AG ist nach derzeitigem Stand keine Kompensation erforderlich, weil die Bundesregierung sog. „grüne Tickets“ kauft und der Strom für diese rechnerisch aus regenerativen Energiequellen entstammt. Ob und ggf. in welchem Umfang (Betrachtung von Vorketten etc.) zukünftig eine Kompensation erfolgen soll, wird die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung mit den Ressorts abstimmen.

11. Werden zukünftig auch Dienstreisen mit Bahnen, die nicht zur DB AG gehören und die nicht von sich behaupten, mit 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Energien zu fahren, kompensiert?

Ob und ggf. in welchem Umfang zukünftig eine Kompensation erfolgen soll, wird die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung mit den Ressorts abstimmen.

12. Werden Auslandsdienstreisen mit der Bahn kompensiert?

Wenn nein, warum nicht?

Auslandsdienstreisen mit der Bahn werden derzeit nicht gesondert betrachtet, da keine ausreichende Datengrundlage vorliegt. Aus diesem Grund erfolgt auch keine Kompensation.