

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Verschärfung der EU-Klimaziele und die Auswirkungen auf den Verkehrssektor

Die EU hat sich mit dem Green Deal zum Ziel gesetzt, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. In diesem Zuge wird auch ein ambitionierteres neues Klimaziel für 2030 notwendig, mit dem die EU außerdem die Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen erfüllen will. Die EU-Kommission hat eine Anhebung von derzeit 40 Prozent auf künftig 55 Prozent vorgeschlagen (<https://www.tagesspiegel.de/politik/mindestens-55-prozent-weniger-emissionen-von-der-leyen-will-eu-klimaziele-deutlich-verschaerfen/26191128.html>). Für die Finanzierung der Investitionen möchte die Kommissionspräsidentin das Corona-Wiederaufbauprogramm i. H. v. 750 Mrd. Euro nutzen.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die EU-Kommission u. a. vorgeschlagen, den EU-Emissionshandel (EU-ETS) auf die Sektoren Verkehr und Gebäude auszuweiten. In diesem Zuge würden diese Bereiche aus der bisherigen Lastenteilungsverordnung herausfallen. Neben der sicheren und kostengünstigen Zielerreichung hätte diese Vorgehensweise auch den Vorteil, dass langwierige Verhandlungen über die zukünftige Lastenteilung zwischen den Mitgliedstaaten obsolet würden, da Emissionen, die vom EU ETS abgedeckt werden, nicht mehr unter die Lastenteilung fallen.

Zwar hat sich die Bundesregierung im Klimapaket zur Ausweitung des EU-Emissionshandels bekannt, sich bislang allerdings noch nicht dazu geäußert, inwiefern sie die aktuellen Pläne der Kommission diesbezüglich unterstützt und wie sie die Zukunft der Lastenteilung beurteilt – zumal vor dem Hintergrund, dass die Ausweitung des Emissionshandels noch längst nicht beschlossen ist. Auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/719 antwortete die Bundesregierung lediglich, dass ihr Interesse in Sachen Lastenverteilung eine Lösung sei, die die Erreichung der Klimaschutzziele sicherstellt, die Wettbewerbsfähigkeit der (Auto-)Mobilindustrie erhält und bezahlbare Mobilität gewährleistet. Inwieweit dies nach der Verschärfung der EU-Klimaziele immer noch der Fall ist, soll u. a. nachfolgend erfragt werden.

Das neue Ziel muss in den nächsten Wochen noch mit dem EU-Parlament und den EU-Staaten abgestimmt werden. Der Verkehrssektor ist mit einem Anteil von ca. 25 Prozent in Europa und ca. 20 Prozent in Deutschland einer der Hauptemittenten von CO₂. Weiterhin wird ein Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen erwartet, dessen wesentliche Treiber das Wachstum im Luftverkehr, im internationalen Schiffsverkehr sowie im Straßenverkehr sein werden (https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ila/ifl/ressourcen/dateien/kooperation/beirat/2008/Stellungnahme_des_Beirats_beim_BMVI_2008_Strategien_zur_Minderung_der_CO2_Emissionen_im_Verkehrssektor.pdf?lang=de).

Obwohl zusätzliche technische Regulierung aufgrund des CO₂-Limits im Emissionshandel überflüssig wäre und keine zusätzlichen CO₂-Einsparungen ermöglicht, möchte die EU-Kommission beispielsweise die CO₂-Flottengrenzwerte, die eigentlich ab 2021 für Pkws gelten sollten, zusätzlich noch einmal verschärfen. Die CO₂-Emissionen pro Kilometer sollen bis 2030 nicht mehr wie ursprünglich um 37,5 Prozent, sondern um ca. 50 Prozent reduziert werden. Für die Unternehmen stellt diese drastische Erhöhung eine massive Mehrbelastung dar. Überschreitet ein Hersteller nämlich den Flottengrenzwert, muss er 95 Euro pro Gramm Überschreitung pro zugelassenes Fahrzeug bezahlen. Die ursprünglichen CO₂-Flottengrenzwerte für das Jahr 2021 sind für die Unternehmen eine enorme Herausforderungen (<https://www.autozeitung.de/co2-grenzwerte-192003.html>). Laut der Kommissionspräsidentin können Wirtschaft und Industrie die Verschärfung allerdings bewältigen. Inwieweit die Bundesregierung diese Auffassung teilt und welche Folgen sie durch das neue Klimaziel bis 2030 für die Automobilindustrie erwartet, soll nachfolgend erörtert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Bundesregierung den Plänen der Europäischen Kommission, die EU-Klimaziele zu verschärfen, im Rat der Europäischen Union zustimmen?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
2. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die EU-Kommission bei der Ausweitung des Emissionshandels auf weitere Teile des Verkehrssektors und darüber hinaus?
3. Welche Auswirkung hat nach Ansicht der Bundesregierung die Verschärfung der EU-Klimaziele auf den Verkehrssektor (bitte für den Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr getrennt angeben)?
4. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verschärfung der EU-Klimaziele die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie gefährden wird?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
5. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verschärfung der EU-Klimaziele zu Arbeitsplatzverlusten in der Automobilindustrie führen wird?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

6. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verschärfung der EU-Klimaziele zu einer Verteuerung des Mobilitätsangebots führen wird?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
7. Plant die Bundesregierung, die eigenen nationalen Sektorziele im Verkehr für das Jahr 2030 ebenfalls anzuheben, um der Lastenverteilung gerecht zu werden?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
8. Ist eine Anhebung der deutschen Lastenverteilung aus Sicht der Bundesregierung notwendig, nachdem die EU-Klimaziele angehoben wurden?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
9. Ist eine Anhebung der deutschen Klimaziele und der damit verbundenen deutschen Lastenverteilung aus Sicht der Bundesregierung von Wirtschaft und Industrie umsetzbar?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
10. Inwieweit ist eine weitere Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte für Lkws und Pkws im Sinne der neuen EU-Klimaschutzziele nach Ansicht der Bundesregierung notwendig?
 - a) Wie wird diese Anpassung nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich erfolgen?
 - b) Wann wird diese Anpassung voraussichtlich erfolgen?
11. Inwieweit ist nach Ansicht der Bundesregierung eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen für die Seeschifffahrt nach der Verschärfung der EU-Klimaschutzziele notwendig?
 - a) Wie wird diese Anpassung nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich erfolgen?
 - b) Wann wird diese Anpassung voraussichtlich erfolgen?
12. Inwieweit wird nach Ansicht der Bundesregierung eine weitere Anpassung der kostenfreien Emissionszertifikate für den Luftverkehr nach der Verschärfung der EU-Klimaschutzziele notwendig?
 - a) Wie wird diese Anpassung nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich erfolgen?
 - b) Wann wird diese Anpassung voraussichtlich erfolgen?
13. Wird bei der Sanktionierung für die Nichteinhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte die wirtschaftlich angespannte Situation der Automobilhersteller aufgrund der Corona-Krise nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, weshalb nicht?
14. Warum geht die Bundesregierung davon aus, dass mit der Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte die Klimaziele für 2030 im Straßenverkehr erreicht werden?

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der bevorstehenden Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ab 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf Arbeitsplätze?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der bevorstehenden Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ab 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf die Rentabilität der Unternehmen?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der bevorstehenden Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ab 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf die Produktion?
18. Rechnet die Bundesregierung damit, dass deutsche Automobilhersteller die angepassten CO₂-Flottengrenzwerte im Zusammenhang mit der wirtschaftlich erschwerten Situation durch die Corona-Krise weiter einhalten können?
 - a) Wenn nein, plant die Bundesregierung, diesen Unternehmern in dieser wirtschaftlich schweren Situation entgegenzukommen?
 - b) Wenn ja, warum?

Berlin, den 7. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion