

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/3044 –**

### **Auswahl der Maßnahmen im Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 13. Juli 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sein Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor vorgelegt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor.html>).

Die Emissionsziele des Verkehrssektors wurden 2021 um 3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> überschritten. Mit dem vorgelegten Maßnahmenpaket soll laut dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, der Verkehrssektor zurück auf den Pfad der Einhaltung der Klimaziele geführt werden (ebd.).

Weiter ist der Pressemitteilung eine Bewertung der Maßnahmen für ein Sofortprogramm nach Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) beigelegt ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-1.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-1.pdf?__blob=publicationFile)). Es handelt sich hierbei nach eigener Aussage des Papiers um einen Kurzreport im Rahmen der wissenschaftlichen Beratung und Begleitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS-III). Laut dieser gutachterlichen Bewertung können mit den vorgelegten Maßnahmen zusätzliche Einsparungen von rund 13,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>äq) (Summe 2022 bis 2030) erreicht werden. 10,7 Millionen Tonnen mehr als durch die Verfehlung der Emissionsziele von 2021 nötig.

Bei der Maßnahme „Auf- und Ausbau Ladeinfrastruktur für PKW und NFz“ wird ausgeführt, dass hier keine eigene Minderung der Treibhausgase (THG) zugerechnet wird, sie wäre jedoch eine unabdingbare Voraussetzung, die Wirkung wäre in der THG-Minderung anderer Instrumente enthalten (ebd.).

1. Hat das BMDV während des Prozesses der Erstellung des Sofortprogramms zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor weitere Maßnahmen erwogen, und wenn ja, bitte einzeln auflisten?
  - a) Wie sahen die einzelnen Prozessschritte aus, die eine vorgeschlagene Maßnahme durchlaufen hat, bis sie entweder aussortiert oder ins Sofortprogramm aufgenommen wurde?
  - b) Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bei welchem Prozessschritt und aufgrund welcher Gründe aussortiert?
  - c) Welche Bewertungsmatrix oder Bewertungsmaßstäbe wurde bzw. wurden beim BMDV intern verwendet, um die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen zu ermitteln und diese zu priorisieren?
  - d) Wurden die einzelnen Maßnahmen nach absoluter CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Maßnahme bewertet, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten?
  - e) Wurden die einzelnen Maßnahmen nach CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Euro pro Maßnahme bewertet, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten?
  - f) Wurden mögliche Verschränkungen der einzelnen Maßnahmen in der Bewertung berücksichtigt (dass z. B. die Umsetzung einer fiktiven Maßnahme A die CO<sub>2</sub>-Auswirkung einer fiktiven Maßnahme B erhöhen oder verringern könnte), und wenn ja, wie?
  - g) Wurden auch die volkswirtschaftlichen Kosten der einzelnen Maßnahmen (beispielsweise durch Fahrzeitverlängerungen im PKW-Verkehr) berechnet und berücksichtigt für die Bewertung, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten, wie hoch diese je Maßnahme geschätzt wurden?
  - h) Wurden bei den einzelnen Maßnahmen sektorübergreifenden Auswirkungen (beispielsweise der Zuwachs an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Energiesektor durch eine Steigerung der E-Mobilität) berechnet und berücksichtigt für die Bewertung, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten, wie hoch die Zuwächse an CO<sub>2</sub>-Emissionen in den anderen Sektoren je Maßnahme sind und in welchen Sektoren diese Zuwächse auftreten?
3. Hat das BMDV nach Erhalt des Gutachtens erwogen, weniger Maßnahmen für das Sofortprogramm vorzuschlagen, da laut Gutachten wesentlich mehr CO<sub>2</sub> durch die Maßnahmen eingespart wird, als benötigt wird, um zurück auf den Klimapfad zu gelangen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 1h und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat aufgrund der Überschreitung der Jahresemissionsmenge des Verkehrssektors im Jahr 2021 das Sofortprogramm vom 13. Juli 2022 vorgelegt, um der Verpflichtung aus § 8 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) nachzukommen. Das BMDV wird bei der Erarbeitung von Klimaschutzmaßnahmen für dieses Sofortprogramm von einem wissenschaftlichen Gutachterkonsortium unterstützt (desgleichen für das in der Antwort zu Frage 3 angesprochene Sofortprogramm). Während der Erstellung des Sofortprogramms wurden die veröffentlichten Maßnahmen erwogen. Durch die von den Gutachtern verwendeten Modelle werden Wechselwirkungen zwischen Maßnahmen berücksichtigt. Der Bewertung liegt die Sektorabgrenzung gemäß KSG zugrunde. Nach einer gutachterlichen Bewertung durch die Gutachter des BMDV entstände eine Minderung von rund 13 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e bis zum Jahr 2030. Einfluss auf die Minderungswirkungen wird die Ausgestaltung der Maßnahmen nach Beratung innerhalb der Bundesregierung haben.

Mit dem Projektionsbericht 2021 der Bundesregierung wurde aufgezeigt, dass ohne zusätzliche Klimaschutz-Maßnahmen die Klimaziele bis zum Jahr 2030 in allen Sektoren voraussichtlich verfehlt werden. Daher erarbeitet die Bundes-

regierung gemäß § 9 KSG ein umfassendes sektorübergreifendes Klimaschutzprogramm, sog. Klimaschutz-Sofortprogramm, zu welchem die Abstimmungen und Beratungen noch nicht abgeschlossen sind. Die am 13. Juli 2022 vorgelegten Maßnahmen können einen Minderungsbeitrag für dieses umfassende, sektorübergreifende Programm leisten.

2. Wurden den Gutachtern des beigefügten Gutachtens (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) mehr Maßnahmen übermittelt als die Maßnahmen, die letztendlich in das Sofortprogramm Eingang gefunden erhalten haben, und wenn ja, welche?

Nein.

4. Teilt das BMDV die Ansicht des Gutachtens, dass die THG-Minderung der Maßnahme „Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr“ durch Modalverlagerungen vom PKW auf das Fahrrad entstehen (vgl. Gutachten auf S. 7)?
  - a) Gibt es nach Ansicht des BMDV durch eine Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr weitere Auswirkungen, die zu einer THG-Minderung führen, und wenn ja, bitte auflisten?
  - b) Ist es aus Sicht des BMDV möglich, bei der Umsetzung der Maßnahme die im Gutachten ausgeführte Erhöhung der Fahrzeit im PKW-Verkehr (ebd.) zu vermeiden, oder führt die Maßnahme „Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr“ unweigerlich zu einer Erhöhung der Fahrzeit im PKW-Verkehr?
  - c) Ist eine Erhöhung der Fahrzeit im PKW-Verkehr erwünscht oder ein negativer Nebeneffekt (ebd.)?
  - d) Teilt das BMDV die Ansicht, dass durch die Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr bis 2030 4,36 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>äq gemindert werden können (ebd., Tabelle 2)?
  - e) Wie viel PKW-Verkehr muss auf Rad- und Fußverkehr umgelagert werden, um eine Minderung von 4,36 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>äq zu erreichen (ebd., Tabelle 2)?

Die Fragen 4 bis 4e werden gemeinsam beantwortet.

Jegliche Verlagerung von Verkehren auf klimafreundlichere Verkehrsmittel führt zu Treibhausgas-Minderungen.

Ob es zu einer Erhöhung der Fahrzeit des MIV durch Umsetzung der Maßnahme kommt, ist von der konkreten Ausgestaltung und den Gegebenheiten vor Ort abhängig. Die Ergebnisse der gutachterlichen Bewertung stellen eine wesentliche Grundlage für den weiteren Abstimmungsprozess innerhalb der Bundesregierung nach § 8 Absatz 2 KSG dar. Die durch die Gutachter zugrunde gelegten Ausgestaltungen der einzelnen Maßnahmen und damit die nach den Modellen ausgewiesenen Minderungswirkungen macht sich BMDV nicht zu eigen.

Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Deutschland betragen im Jahr 2019 165,3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e, davon entfielen auf den PKW-Verkehr 99,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e.

5. Werden bei der Berechnung der ausgestoßenen Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Verkehrssektor und bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen die Realverbräuche (tatsächlich verzapfter und verbrauchter Kraftstoff) oder Verbrauchssimulationen verwendet?

Die Modellrechnungen berücksichtigen Realverbräuche.