

Scheitern mit Ansage: Das Klimaschutzsofortprogramm für den Verkehrssektor, das keines ist

Der Verkehr ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2019 nicht gefallen sind. Sie sind sogar von 163,4 Millionen Tonnen auf 164 Millionen Tonnen CO₂äq leicht gestiegen. Seit 2019 sind die Emissionen des Verkehrs – auch wegen der Corona-Pandemie – gesunken, jedoch weder ausreichend, um die Zielvorgaben des Klimaschutzgesetzes zu erfüllen noch um physikalischen Notwendigkeiten zur Einhaltung entscheidender Temperaturgrenzen gerecht zu werden. Noch dazu waren sie bereits 2021 wieder höher als 2020 und auch in diesem Jahr muss mit einem deutlichen Anstieg gerechnet werden.

Das deutsche Klimaschutzgesetz

Das deutsche Klimaschutzgesetz sieht vor, dass Deutschland seine CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 65 Prozent senken muss. Dabei setzt es für die einzelnen Sektoren verbindliche jährliche Emissionsobergrenzen, die nicht überschritten werden dürfen und Jahr für Jahr absinken. Im Verkehrssektor war dies eine Grenze von 145 Millionen Tonnen CO₂äq im Jahr 2021. Bis 2030 sinkt die Obergrenze auf 85 Millionen Tonnen CO₂äq ab. Für den Fall, dass ein Sektor seine CO₂-Grenzen nicht einhält, legt das Klimaschutzgesetz in Paragraph 8 fest, dass das zuständige Ministerium ein Sofortprogramm vorlegen muss, „das die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors für die folgenden Jahre sicherstellt.“

Umsetzungslücke und Ambitionslücke

Die Verfehlung der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes bezeichnet man **als Umsetzungslücke**. Das bedeutet, dass die Maßnahmen, die nötig wären, um die gesetzten Ambitionen – im Fall des Klimaschutzgesetzes eine Minderung der CO₂ Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 65 Prozent – bislang nicht beschlossen wurden.

Gleichzeitig sind die Ziele des Klimaschutzgesetzes nicht ambitioniert genug. Dies ist **die Ambitionslücke**. Laut dem Sachverständigenrat für Umweltfragen beträgt das CO₂-Restbudget, das Deutschland noch zur Verfügung steht, um die Erderhitzung mit 67 prozentiger Wahrscheinlichkeit auf 1,5°C zu begrenzen nur 3,1 Mrd. Tonnen CO₂. Selbst bei linearer Reduktion der Treibhausgase wäre dieses Budget 2027 aufgebraucht. Das Klimaschutzgesetz erlaubt jedoch alleine für den Zeitraum zwischen 2022 und 2030 CO₂ Emissionen von etwa 4,6 Mrd. Tonnen CO₂ und ab 2030 würden weiterhin CO₂ Emissionen anfallen. Das Klimaschutzgesetz ist also vor dem Hintergrund der 1,5°C-Grenze nicht ambitioniert genug. Umso erschreckender ist es, dass selbst diese Zielvorgaben im Verkehrssektor nicht erreicht werden.

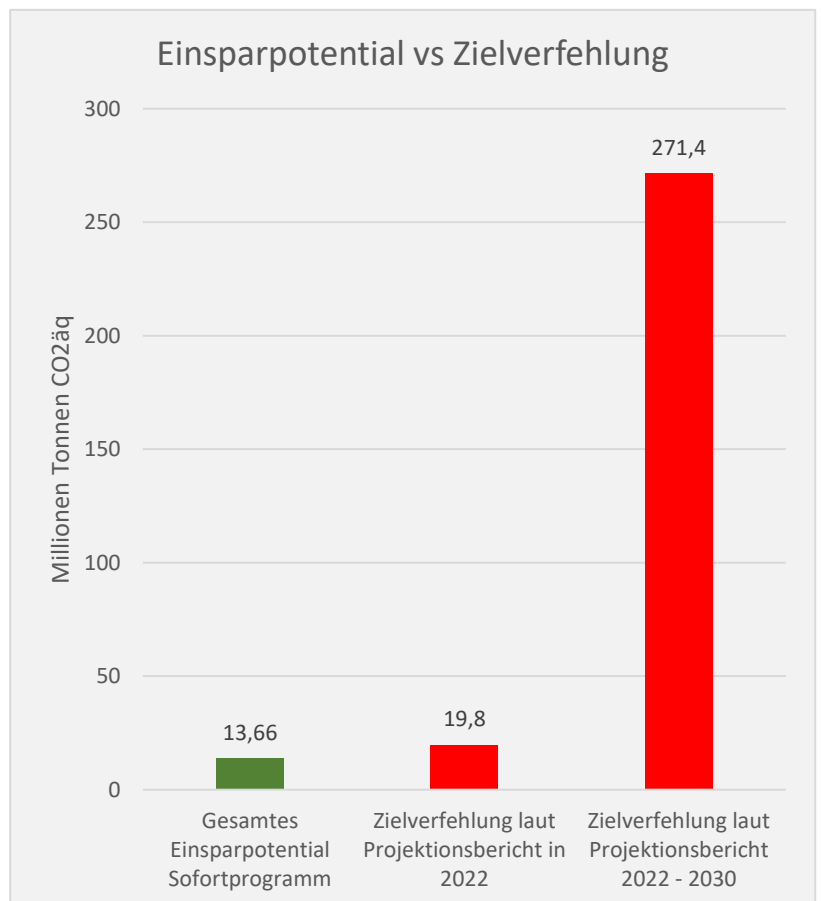
Das „Sofortprogramm“ des BMDV

Der Verkehrssektor hat die gesetzlichen Vorgaben des Klimaschutzgesetzes in 2021 verfehlt. Die Emissionen hätten auf 145 Millionen Tonnen CO₂äq begrenzt werden müssen. Das ist nicht geschehen. Am 13. Juli 2022 stellte Volker Wissing deswegen als zuständiger Minister ein Sofortprogramm vor. Die darin enthaltenen Maßnahmen beschränken sich jedoch auf wenige unkonkrete, in ihrer Schlagkraft nicht ausreichende Maßnahmen wie die Förderung des Ladeinfrastrukturausbaus für E-Autos oder digitaler Arbeitsformen, um Wege zu vermeiden.

Laut gutachterlicher Einschätzung können durch das Sofortprogramm im vorliegenden Entwurf zwischen 2023 und 2030 jährlich zwischen 0,66 und 2,77 Millionen Tonnen CO₂äq und in Summe 13,66 Millionen Tonnen CO₂äq eingespart werden.¹ Das reicht jedoch nicht einmal aus, um die für das Jahr 2022 drohende Verfehlung der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes von 19,8 Millionen Tonnen CO₂äq auszugleichen. **Das Sofortprogramm des Verkehrsministeriums ist deswegen nicht ansatzweise geeignet, um „die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors für die folgenden Jahre“ sicherzustellen.** Es entspricht nicht den rechtlichen Vorgaben. Kurz gesagt: Es ist rechtswidrig.

Die wahre Umsetzungslücke im Verkehr

Die Bundesregierung erarbeitet zweijährig einen Bericht über die Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland. Sie erfüllt damit eine europarechtliche Pflicht. Der sogenannte Projektionsbericht der Bundesregierung kommt zu dem Ergebnis, dass das Klimaziel von -65 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 nicht erreicht werden wird.² Für den Verkehrssektor offenbart der Projektionsbericht dabei ein eklatantes Scheitern: Für das Jahr 2030 geht der Bericht davon aus, dass der Verkehrssektor die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes um über 41 Millionen Tonnen CO₂äq verfehlen wird. Mit dem nun vorgestellten Sofortprogramm beträgt diese Lücke noch rund 39 Millionen Tonnen CO₂äq. In Summe beträgt die projizierte Verfehlung der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes im Verkehrssektor zwischen 2022 und 2030 271,4 Millionen Tonnen CO₂äq.³ Das vorgestellte Sofortprogramm ist mit



prognostizieren zusätzlichen Emissionsreduktionen von insgesamt 13,66 Millionen Tonnen CO₂äq also **lediglich dazu in der Lage, diese Lücke um etwa 5 Prozent zu verkleinern. Anders ausgedrückt: Wissens Programm müsste 20x ambitionierter sein, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.**

¹ M-Five (u.a.) 2022: Bewertung von Maßnahmen für ein Sofortprogramm nach Bundes-Klimaschutzgesetz.

² Projektionsbericht der Bundesregierung 2021, S. 342

³ Ebd. S. 271.

Beispiele notwendiger Maßnahmen

Es gibt vielfältige Maßnahmen, die unmittelbar beschlossen werden könnten und die teilweise für sich genommen ein Einsparpotential der CO₂-Emissionen haben, die das des vorgestellten Sofortprogramms deutlich übersteigen. Darunter sind zum Beispiel:

- Der bereits im Koalitionsvertrag vereinbarte Abbau der zahlreichen klimaschädlichen Subventionen im Verkehr, darunter:
 - die Abschaffung des sogenannten Dieselpprivilegs, d.h. Angleichung der Energiesteuer für Diesel auf das Niveau der Energiesteuer von Benzin,
 - die Abschaffung des sogenannten Dienstwagenprivilegs in Form der pauschalen Besteuerung privater Nutzung von Dienstwagen, d.h. die Herstellung von Steuerneutralität zwischen Dienstwagen und privatem Pkw,
 - die Abschaffung der Entfernungspauschale (mit Härtefallregelung).
- ➔ Allein durch die Umsetzung dieser Maßnahmen könnten bis zu [9,6 Millionen Tonnen CO₂](#) pro Jahr eingespart werden.
 - Zusätzliche CO₂-Einsparungen ermöglicht eine Änderung der steuerlichen Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Betriebskosten bei Dienst- und Firmenwagen, z.B. durch Einführung einer Obergrenze für die Absetzbarkeit von 30.000 € und 95 g/km CO₂-Ausstoß (gemäß geltendem EU-Flottengrenzwert).
- die Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen. Darunter
 - ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen,
 - ein generelles Tempolimit von 80 km/h außerorts,
 - eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts.
- ➔ Durch ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h außerorts könnten weitere [9,2 Millionen Tonnen CO₂](#) pro Jahr eingespart werden.
- Einführung einer CO₂-basierten Neuzulassungssteuer z.B. im Rahmen eines Bonus-Malus-Systems beim Pkw-Kauf.
- ➔ Durch die Umsetzung dieser Maßnahme könnten [2,8 Millionen Tonnen CO₂](#) pro Jahr eingespart werden.
- Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut.
- ➔ Durch die Umsetzung dieser Maßnahme könnten im Jahr 2030 bis zu [25,6 Millionen Tonnen CO₂äq](#) eingespart werden.
- Ein Moratorium des Neu- und Ausbaus des Straßennetzes des Bundes.
- ➔ Durch die Umsetzung dieser Maßnahme könnten bis zum Jahr 2030 kumuliert [20,9 Millionen Tonnen CO₂](#) eingespart werden (Studie von 2021).
- Anpassung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung, so dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung gleichrangig berücksichtigt werden.

- ➔ Durch die Umsetzung dieser Maßnahme können nach Berechnung von Agora Verkehrswende in Städten (> 50.000 Einwohner) im Jahr 2030 bis zu [3,5 Millionen Tonnen CO_{2äq}](#) eingespart werden. Nach AG 1 – Bericht der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität können durch modale Verlagerungen im urbanen Verkehr im Jahr 2030 bis zu [4,9 Millionen Tonnen CO₂](#) eingespart werden.
- Die Einführung eines bundesweit gültigen 365 €-Klimatickets als Nachfolge zum 9 €-Ticket, das allein in drei Monaten [1,8 Mio. t CO_{2äq}](#) eingespart hat.

Fazit

Es darf kein Klimaschutzsofortprogramm geben, das weder kurzfristig in der Lage ist, die Zielverfehlung des Jahres 2021 zu schließen, noch langfristig dazu geeignet ist, die Sektorenziele des Verkehrs zu erreichen. **Bundesminister Volker Wissing muss ein Klimaschutzsofortprogramm vorlegen, das den Anforderungen des Klimaschutzgesetzes entspricht.** Geeignete Maßnahmen dazu liegen auf dem Tisch.

Es muss klar sein, dass die Sektorenziele elementarer Bestandteil des Klimaschutzgesetzes sind, die sicherstellen, dass alle Sektoren per Gesetz verpflichtet sind, notwendige Anstrengungen zum Klimaschutz anzustellen. Ihre Ambitionen müssen insofern verschärft werden, dass sie 1,5°C-kompatibel sind. Medienberichten zufolge wird derzeit an einem novellierten Klimaschutzgesetz gearbeitet und die Idee diskutiert, die ausgewiesenen Sektorenziele zu streichen. Dadurch gäbe es keinen gesetzlichen Maßstab mehr, nach dem bewertet werden könnte, ob einzelne Ministerien einen ausreichenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Bundesregierung darf das Vorhaben dieses Eingriffs, der das Ziel hat sich gegen Kritik zu immunisieren, nicht weiterverfolgen, sondern muss stattdessen ihrer klimapolitischen Verantwortung angesichts eines dramatisch kleinen CO₂-Restbudgets endlich gerecht werden.

Stand: 01.09.2022



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 0 77 32 9995 - 72
E-Mail: saar@duh.de

Christoph Störmer
Referent Verkehr und
Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 752
E-Mail: stoermer@duh.de

www.duh.de

[@ info@duh.de](mailto:info@duh.de)

[umwelthilfe](#)

[umwelthilfe](#)

[Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo](#)

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! www.duh.de/spenden