

LIFE - Get Real: Für ehrliche Spritangaben

Interviewpartner: Kai Wehnmann und Manuel Hendzlik, Umweltbundesamt (UBA)

InterviewerIn: Johanna Büchler, Deutsche Umwelthilfe (DUH)

Datum: 28.07.2020

„Technische Lösungen und Förderinstrumente reichen nicht aus, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.“

Im Herbst 2019 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen, das die Erreichung der Klimaziele sicherstellen soll. Wir sprechen mit Kai Wehnmann, Experte für Klimapolitik, und Manuel Hendzlik, Experte für Klimaschutz im Verkehr beim Umweltbundesamt (UBA) darüber, wie wirksam das „Klimapaket“ der Bundesregierung im Hinblick auf den Verkehrssektor ist und wie Verkehrspolitik in der Post-Coronazeit gestaltet werden sollte.

Berlin, 28.07.2020

Im März hat das Umweltbundesamt eine umfassende Bewertung des Klimapakets der Bundesregierung vorgelegt. Was waren aus Ihrer Sicht die zentralen Ergebnisse?

Die Analyse zeigt, dass das Klimaschutzprogramm 2030 und Entscheidungen zum Kohleausstieg sowie zur Anhebung des CO₂-Preises Anfang 2020 dazu führen, dass gegenüber dem Business-As-Usual-Szenario zusätzlich Treibhausgase eingespart werden.

Aber es ist deutlich, dass die Anstrengungen in den Sektoren Gebäude und Verkehr auch weiterhin nicht ausreichen, um die deutschen Klimaziele 2030 zu erreichen. Hier müssen die Klimaschutzmaßnahmen verschärft werden.

Das Gutachten im Auftrag des UBA zeigt, dass der Verkehrssektor von allen Sektoren am weitesten davon entfernt ist, das CO₂-Minderungsziel für 2030 zu erreichen. Weshalb geht es mit der Treibhausgasreduktion im Verkehrssektor so besonders langsam voran?

Rund 97 Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor stammen aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe im Straßenverkehr. Auch ist der Energiebedarf infolge des weiter zunehmenden Verkehrs noch immer sehr groß. Klimaschutzmaßnahmen müssen hier ansetzen.

Große Veränderungen im Verkehrssystem wirken allerdings eher langfristig. Die Stadt und Region der kurzen Wege, die Verkehr vermeidet, muss erst umfassend geplant und umgesetzt werden. Der Ausbau der Alternativen zum Straßenverkehr, wie Schienengüterverkehr oder ÖPNV, dauert oft Jahrzehnte, und der Fahrzeugbestand erneuert sich nur langsam: Nur rund sieben Prozent der Pkw-Flotte werden jedes Jahr durch Neuwagen ersetzt.

Seit dem Bundes-Klimaschutzgesetz ist das Minderungsziel von 42 Prozent im Verkehr bis 2030 bindend, aber die Treibhausgasemissionen sind in diesem Sektor bisher nicht gesunken. Mit dem Positionspapier „Kein Grund zur Lücke“ (*s. Link unten*) haben wir deutlich gemacht, welche sehr ambitionierten Maßnahmen umgesetzt werden müssten, damit das Minderungsziel für den

Verkehrssektor im Jahr 2030 noch erreicht wird. Das Ambitionsniveau des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung reicht bei weitem nicht aus.

Auf Basis der UBA-Analyse: Welche Maßnahmen des Klimapakets werden in den nächsten zehn Jahren tatsächlich zu einer maßgeblichen CO₂-Reduktion im Verkehr beitragen, welche Maßnahmen sind eher wirkungsschwach oder wirkungslos?

Dazu wird das UBA demnächst noch eine detailliertere Analyse veröffentlichen. Es ist aber bereits bekannt, dass die größte Treibhausgasmindeung aus der CO₂-Bepreisung resultiert. Außerdem tragen fortschrittliche alternative Kraftstoffe zur CO₂-Reduktion bei. Die auf EU-Ebene beschlossenen CO₂-Flottenzielwerte sind nicht Teil des Klimaschutzprogramms 2030, zeigen allerdings große Wirkungen. Eher negative Wirkungen hat die zeitweise Anhebung der Pendlerpauschale.

Die Zielverfehlung im Verkehrssektor ist mit rund 33,5 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten im Jahr 2030 so groß, dass eine Reihe zusätzlicher, sehr wirksamer Maßnahmen beschlossen und umgesetzt werden müsste, um diese Lücke zu schließen. Grund dafür ist unter anderem, dass im Klimaschutzprogramm 2030 fast vollständig auf ökonomische und ordnungsrechtliche Maßnahmen verzichtet wurde. Auch der Abbau umweltschädlicher Subventionen ist bisher nicht vorgesehen.

Unser Gutachten macht deutlich, dass technische Lösungen und Förderinstrumente allein nicht ausreichen werden, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Ein Problem ist, dass Fahrzeuge auf der Straße oft deutlich mehr CO₂ ausstoßen als sie es laut den offiziellen Herstellerangaben dürften – laut einer ICCT-Studie von 2017 im Durchschnitt 39 Prozent mehr. Im UBA-Gutachten wird für die Modellierung angenommen, dass diese „Spritlücke“ bis 2030 weder größer noch kleiner wird. Sollte mit der Umstellung auf den neuen WLTP-Testzyklus die Diskrepanz nicht eigentlich sinken?

Die Abweichung des Realverbrauchs liegt gegenüber dem NEFZ-Testzyklus bei 39 Prozent Mehrverbrauch. Bei einem durchschnittlichen Umrechnungsfaktor des Verbrauchs von 1,2 zwischen WLTP und NEFZ entspricht dies einem verbleibenden Mehrverbrauch im Realbetrieb von rund 17 Prozent gegenüber WLTP, die Lücke wird also kleiner.

Aufgrund der Annahme, dass die Hersteller sich an das neue Testverfahren anpassen, gehen wir aber davon aus, dass die Abweichung des Realverbrauchs gegenüber WLTP bis 2030 wieder leicht auf 23 Prozent ansteigen wird.

Um die Wirkung des Klimapakets zu bewerten, mussten Sie auch eine Annahme dazu treffen, wie sich der CO₂-Preis nach 2026 weiterentwickelt. Sie gehen davon aus, dass der Preis bis 2030 auf 125€ pro Tonne CO₂ steigt. Ob das im Rahmen des nationalen Emissionshandelssystems passieren wird, ist derzeit völlig unklar. Worauf stützen Sie diese Annahme und wie stark hängt die prognostizierte Treibhausgasreduktion im Verkehrssektor davon ab, dass sich die Annahme erfüllt?

Im Rahmen der Analyse musste eine Annahme getroffen werden, aber in der Realität kann der Preis höher oder niedriger sein. Das Umweltbundesamt und das Bundesumweltministerium haben sich als Auftraggeber gemeinsam darauf verständigt, einen moderat steigenden CO₂-Preis anzunehmen.



Bisher wurden keine Sensitivitätsanalysen mit höheren oder niedrigeren CO₂-Preisen durchgeführt, die genau zeigen könnten, wie stark das Ergebnis vom CO₂-Preis abhängt. Die Analyse zeigt, dass trotz der Annahmen eines steigenden CO₂-Preises die Treibhausgasminderung relativ moderat ist.

Sie erwarten 5,6 Millionen Elektro-Pkw in 2030, deutlich weniger als die von der Bundesregierung angestrebten 7 bis 10 Millionen. Zur Wirksamkeit von Maßnahmen, die den Umstieg auf elektrische Pkw vorantreiben, heißt es im UBA-Gutachten: „Gegenüber den europäischen Pkw-Grenzwerten haben die weiteren Fördermaßnahmen wie die Kaufprämie nur einen geringen zusätzlichen Effekt.“ Sollte sich die Bundesregierung also für schärfere CO₂-Flottengrenzwerte einsetzen, um ihr Ziel zu erreichen?

Schärfere CO₂-Flottenzielwerte sind ein effektives Mittel zum Klimaschutz im Verkehr. Sie würden sicherstellen, dass EU-weit Pkw-Emissionen reduziert werden. Das gewährleistet, dass die Ziele der Bundesregierung in puncto Elektrofahrzeuge nicht dazu führen, dass Verbrennerfahrzeuge verstärkt in anderen EU-Ländern verkauft werden und dort Mehremissionen verursachen.

Darüber hinaus schlägt das UBA diverse andere Maßnahmen vor. Zum Beispiel die Erhöhung des CO₂-Preises, ein Bonus-Malus-System für neue Pkw, die Erhöhung und Weiterentwicklung der LKW-Maut sowie eine Elektrofahrzeug-Quote für Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

Durch die Corona-Pandemie ist die Diskussion um die nötigen Nachbesserungen beim Klimapakete zum Erliegen gekommen. Gleichzeitig hat sich das Mobilitätsverhalten vieler Menschen stark verändert. Wo muss die Verkehrspolitik jetzt ansetzen, um Mobilität langfristig zukunftsfähig zu gestalten und die Klimaziele bis 2030 zu erreichen?

Der Öffentliche Verkehr als Teil des Umweltverbunds ist das Rückgrat der Verkehrswende, leidet allerdings besonders unter der Corona-Pandemie.

Auch mit den Maßnahmen im Konjunkturprogramm reichen die Anstrengungen aus unserer Sicht noch nicht aus, um den Öffentlichen Verkehr entscheidend für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr bis 2030 zu stärken. Es sollten mehr staatliche Mittel für den Ausbau, die Elektrifizierung und Digitalisierung der Schiene zur Verfügung gestellt werden.

Abgesehen von der einmaligen Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 2,5 Mrd. Euro und der E-Bus-Förderung sind zusätzliche Investitionen in den ÖPNV im Konjunkturprogramm nicht vorgesehen. Damit der ÖPNV gestärkt aus der Krise hervorgeht, sollten flankierende Maßnahmen zur Hygiene und Imagekampagnen gefördert werden. Durch die Aufstockung und Erhöhung von Fördersätzen bei Fahrzeugen und vorzeitige Ziehung von Bestelloptionen für den Kauf von ÖPNV-Fahrzeugen im Rahmen bestehender Lieferverträge sollte das Angebot im ÖPNV kurzfristig verbessert, die Attraktivität erhöht und die Fahrzeugindustrie gestärkt werden.

Es ist noch nicht sicher, ob die pandemiebedingten Verhaltensanpassungen wie mehr Homeoffice und Webkonferenzen oder die stärkere Nutzung des Fahrrads für Alltagwege auch zu langfristigen Verhaltensänderungen führen. Die Politik kann durch den zügigen Ausbau der digitalen Infrastruktur und mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr die Voraussetzungen für einen dauerhaften Wandel des Mobilitätsverhaltens schaffen.

Vielen Dank für das Gespräch!



Kai Wehnemann ist im Fachgebiet „Strategien und Szenarien zu Klimaschutz und Energie“ des Umweltbundesamtes tätig. Er hat die vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt in Auftrag gegebene Studie zur Treibhausgasminderungswirkung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung mitbetreut.

Manuel Hendzlik ist im Fachgebiet „Umwelt und Verkehr“ beim Umweltbundesamt tätig und Mitautor des Papiers „Kein Grund zur Lücke. So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030“.

Downloads

Gutachten des Umweltbundesamts zum Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung (März 2020):

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgasminderungswirkung-klimaschutzprogramm-2030>

Positionspapier des Umweltbundesamtes zum Konjunkturprogramm – „Nachhaltige Wege aus der Wirtschaftskrise“:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/nachhaltige-wege-aus-der-wirtschaftskrise>

Positionspapier des Umweltbundesamtes „Kein Grund zur Lücke. So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030“:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/kein-grund-zur-luecke>

Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben“ durchgeführt. Get Real wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.

