



## FAQ: Klimaklage Verkehr der Deutschen Umwelthilfe

### 1. Warum klagt die DUH?

Die Klimakrise macht auch während der Corona-Pandemie keine Pause. Der anthropogene Klimawandel bedroht Menschen und Ökosysteme weltweit und stellt eine existentielle Bedrohung der Lebensgrundlagen heutiger und kommender Generationen dar. Auf Basis der bisher beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen könnte sich die Erde bis Ende des Jahrhunderts um katastrophale 3 bis 4 °C erwärmen. Dabei steigt kontinuierlich die Wahrscheinlichkeit, dass „Kipppunkte“ im Klimasystem erreicht werden, jenseits derer sich die klimatischen Bedingungen weltweit irreversibel und unkontrollierbar verändern könnten. Damit stünden die Bewohnbarkeit des Planeten und die Existenz der Menschheit in Frage.

Die globalen Treibhausgasemissionen müssen in den nächsten zehn Jahren drastisch reduziert werden, damit eine Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 °C möglich bleibt. Zwar sanken aufgrund der Corona-Pandemie die Emissionen, aber ohne wirksame Klimaschutzmaßnahmen wird dies ein vorübergehender Einmaleffekt bleiben. Laut einem Bericht der Vereinten Nationen müssen die globalen Klimaemissionen zwischen 2020 und 2030 *jedes Jahr* um 7,6 % reduziert werden, um das 1,5 °C Ziel nicht zu verfehlen.

Die Bundesregierung und der Bundesgesetzgeber haben sich verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen Deutschlands bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Um die Klimaziele zu erreichen, hat die Bundesregierung im Dezember 2019 ein Klimaschutzgesetz beschlossen, das für alle Sektoren den zulässigen jährlichen Ausstoß von Treibhausgasen für die Jahre 2020 bis 2030 beziffert und verbindlich fest schreibt.

Mit den bislang von der Bundesregierung vorgelegten Maßnahmen werden diese verbindlichen Ziele – abgesehen von einem Corona-Einmaleffekt in 2020 – deutlich verfehlt werden. Das bestätigten kürzlich zwei offizielle Gutachten, die vom Bundesumweltministerium bzw. vom Bundeswirtschaftsministerium in Auftrag gegeben wurden. Demnach wird Deutschland sein Klimaziel 2030 um 55 bis 71 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e verfehlen. Auch die von Deutschland auf EU-Ebene vereinbarten Klimaziele werden nicht annähernd erreicht werden.

Da sich dies bereits heute abzeichnet, muss jetzt dringend mit weiteren Maßnahmen nachgesteuert werden. Dies möchte die DUH mit der Klage erreichen.

### 2. Warum steht der Verkehr im Fokus der Klage?

Der Verkehr ist einer der größten Treiber der Klimazerstörung. 2019 lagen die Emissionen in diesem Sektor in Deutschland sogar über dem Niveau von 1990 und die stetige Zunahme des motorisierten Verkehrs macht CO<sub>2</sub>-Einsparungen in anderen Sektoren zunichte.

Deutschlands Klimaziel sieht vor, dass die Emissionen des Verkehrs bis 2030 um 42 % sinken. Aber dieses Ziel liegt in weiter Ferne, denn der Verkehrssektor ist das größte Sorgenkind beim Klimaschutz und allein für etwa die Hälfte der prognostizierten Mehremissionen Deutschlands in 2030 verantwortlich. Laut offizieller Gutachten der Bundesumwelt- und Bundeswirtschaftsministerien werden im Verkehrssektor im Jahr 2025 27 bis 28 Millionen Tonnen mehr Treibhausgase ausgestoßen werden als im Klimaschutzgesetz erlaubt. In den Folgejahren wird diese Lücke zum Ziel kontinuierlich wachsen. In 2030 wird die Zielverfehlung 30 bis 33 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e betragen. Die bislang vorgesehenen Klimaschutzmaßnahmen reichen außerdem bei weitem nicht aus, um die von Deutschland auf EU-Ebene vereinbarten Klimaziele zu erreichen, zu denen der Verkehrssektor beitragen muss.

Aktuell führt die Corona-Krise zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrs und damit auch der Treibhausgasemissionen, aber ohne nachhaltig wirksame Klimaschutzmaßnahmen wird dies ein temporärer Einmaleffekt bleiben. Die notwendigen Einschränkungen während einer Pandemie ersetzen keine Verkehrswende. Mit Lockerung der Corona-Beschränkungen ist zu erwarten, dass die Emissionen wieder deutlich ansteigen, möglicherweise sogar über das Vor-Corona-Niveau hinaus. Ein derartiger schneller Rebound der Emissionen nach einem kurzfristigen Einbruch war auch in Folge der Finanzkrise 2009 zu beobachten.

Es müssen deshalb jetzt dringend weitere Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschlossen werden.

### **3. Gegen wen klagt die DUH?**

Die DUH klagt vor dem Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg gegen die Bundesregierung. Ziel ist es, die Bundesregierung gerichtlich dazu zu verpflichten, mit geeigneten Maßnahmen dafür zu sorgen, dass der Verkehrssektor die im Klimaschutzgesetz festgeschriebenen Reduktionsziele einhält.

### **4. Wie unterscheidet sich diese Klage der DUH von der kürzlich von Menschen aus Bangladesch und Nepal bzw. von jungen Deutschen vorgebrachten Verfassungsbeschwerden, die die DUH unterstützt?**

Im Dezember letzten Jahres hatte die DUH [zwei Verfassungsbeschwerden](#) unterstützt. Beschwerdeführer sind dabei zum einen Menschen aus Nepal und Bangladesch, die bereits heute unter den Folgen der globalen Klimakrise leiden, sowie Jugendliche und junge Erwachsene aus Deutschland.

Diese Verfassungsbeschwerden wurden beim Bundesverfassungsgericht eingereicht und rügen, dass die bisherigen Klimaziele der Bundesregierung unzureichend sind, um den deutschen Beitrag zur Einhaltung des 1,5° Ziels zu erfüllen. Es muss eine Verschärfung der Klimaziele und gesetzlichen Regelungen geben, um einen fairen Beitrag Deutschlands zur Erfüllung des internationalen Abkommens von Paris festzuschreiben und sicherzustellen, dass dieser dann auch eingehalten wird.

Mit der neuen Klage vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg rügen wir, dass die Bundesregierung noch nicht einmal die aktuell durch sie selbst und die Europäische Union festgelegten Klimaziele einhält. Wir beantragen die sofortige Einführung und Umsetzung wirksamer Maßnahmen, die mindestens sicherstellen, dass die im Klimaschutzgesetz verankerten Klimaschutzziele erreicht werden. Hiernach müssen die nationalen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 um mindestens 55 % gesenkt werden, zusätzlich müssen alle Sektoren ab dem Jahr 2020 jährliche Emissionsbudgets verpflichtend einhalten. Es ist nicht akzeptabel, dass die Bundesregierung wissentlich und tatenlos die verbindlichen nationalen und europäischen Zielvorgaben verfehlt – insbesondere, da die Klimaziele ihrerseits nicht ambitioniert genug sind, um das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen und die Erderhitzung auf 1,5 °C zu begrenzen.

Die Verfahren stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen bzw. unterstützen sich gegenseitig. Ist die Verfassungsbeschwerde erfolgreich, müssen die Maßnahmen, die wir mit Hilfe der vorliegenden Klimaklage einfordern, noch weiter verschärft werden.

## 5. Was ist das Ziel der Klage?

Ziel der Klage ist es, die Umsetzung wirksamer zusätzlicher Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor und die Änderung des Klimaschutzprogramms durchzusetzen, um sicherzustellen, dass das Klimaziel 2030 und die für den Verkehrssektor geltenden jährlichen Emissionsbudgets eingehalten werden. Es ist essenziell, dass die Bundesregierung angesichts der sich abzeichnenden hohen Zielverfehlung jetzt gegensteuert und geeignete Maßnahmen rasch auf den Weg bringt. Andernfalls droht auch die Verfehlung des Ziels der Treibhausgasneutralität, zudem drohen hohe Strafzahlungen aufgrund der Verletzung der europäischen Zielvorgaben.

Darüber hinaus ist es aus unserer Sicht wichtig klarzustellen, dass die Einhaltung verbindlich festgelegter Ziele zum Schutz der Umwelt, wie eben das Klimaschutzziel, auch mit juristischen Mitteln eingefordert werden kann.

## 6. Wieso klagen wir jetzt?

Zwei offizielle Gutachten der Bundesregierung belegen übereinstimmend, dass Deutschland auf Basis der bisher vorgesehenen Maßnahmen sein Klimaziel 2030 und insbesondere die für den Verkehrssektor geltenden jährlichen Emissionsbudgets im Zeitraum 2020 bis 2030 deutlich verfehlen wird. Daran ändern auch ein temporärer Emissionsrückgang aufgrund der Corona-Pandemie nichts.

Obwohl klar ist, dass im Verkehrssektor die Klimaschutzmaßnahmen dringend nachgeschärft werden müssen, haben weder Bundesregierung noch Bundesverkehrsministerium bisher entsprechende Schritte eingeleitet. Ungeachtet des erheblichen Handlungsbedarfs steuert die Bundesregierung also tatenlos darauf zu, ihre eigenen, erst vor wenigen Monaten gesetzlich verankerten Klimaziele zu verfehlen und bringt damit den Pfad zur Treibhausgasneutralität gleich zu Beginn der kritischen Dekade 2020/2030 in Gefahr. Zudem verletzt die Bundesregierung die EU-rechtlich vorgegebenen Klimaziele und riskiert Strafzahlungen in Milliardenhöhe für die Steuerzahler.

Diese Situation ist inakzeptabel, daher gehen wir jetzt juristisch dagegen vor.

## 7. Welche Maßnahmen fordert die DUH?

Die DUH fordert die Bundesregierung auf, die Einhaltung der im Klimaschutzgesetz verbindlich festgelegten Klimaziele für den Verkehrssektor sicherzustellen.

Es folgen beispielhaft einige Maßnahmen mit hohem CO<sub>2</sub>-Minderungspotential, die direkt umgesetzt werden können. Parallel dazu muss die Bundesregierung auch längerfristig greifende Maßnahmen (z.B. einen beschleunigten Ausbau der öffentlichen Verkehre) schnellstmöglich einleiten.

- **Deutlich höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisung als bislang vorgesehen:** Statt 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und einem minimalen Anstiegspfad muss sich der Preis an den tatsächlichen Umweltschadenskosten von aktuell 180 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>e orientieren.
- **Allgemeines Tempolimit auf Autobahnen von 100 km/h am Tag und 120 km/h in der Nacht sowie 80 km/h außerorts:** Dies ermöglicht unmittelbare Emissionsminderungen von bis zu 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e und fördert eine veränderte Modellpolitik hin zu leichten und effizienten Fahrzeugen sowie durch veränderte Reisezeiten den Umstieg vom Pkw auf klimafreundliche Verkehrsmittel.
- **Sofortiger Stopp der Subventionierung von Dieselkraftstoff und Kerosin:** Diese umweltschädlichen Subventionen müssen umgehend abgebaut werden. Allein durch den Stopp der Dieselsubvention können in 2030 3,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e eingespart werden.
- **Eine ökologische Reform der Kfz-Steuer auf CO<sub>2</sub>-Basis:** Diese ist im Klimaschutzgesetz angekündigt, bisher aber nicht umgesetzt. Durch eine deutliche Erhöhung der Besteuerung für hochemittierende Fahrzeuge basierend auf realistischen Verbrauchsangaben kann

gleichzeitig ein Bonus für effiziente reinelektrische Pkw gegenfinanziert werden. Laut Umweltbundesamt sind

durch ein solches Bonus-Malus-System bei der Kfz-Besteuerung insgesamt Emissionseinsparungen von bis zu 11 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e möglich.

- **Eine ökologische Reform der Dienstwagenbesteuerung:** Die steuerliche Abzugsfähigkeit von Anschaffung und privater Nutzung von Dienstwagen müssen nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß gestaffelt werden. Besonders hochemittierende Fahrzeuge, sollten weder in der Anschaffung noch im Unterhalt steuerlich abzugsfähig sein. Für Plug-in Hybridfahrzeuge müssen stringente Mindesteffizienzkriterien sowohl für Verbrenner- als auch Elektrobetrieb gelten. Mittelfristig ist durch die vollständige Abschaffung der steuerlichen Vorteile für die Anschaffung und private Nutzung von Dienstwagen laut Umweltbundesamt eine Emissionseinsparung in Höhe von 4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e im Jahr 2030 möglich.

## 8. Wie kann man die Klage unterstützen?

In den Niederlanden wurde der Staat jüngst zu mehr Klimaschutz verurteilt. Auch wir können das gemeinsam schaffen! Wir haben die Kosten für die Erstellung der Klage aus eigenen Mitteln finanziert. Bis zum Erfolg ist es ein langer Weg und die Bundesregierung wird auf Zeit spielen - Zeit, die wir beim Klimaschutz nicht haben. Unterstützen Sie die Klage durch Ihre [Spende](#) oder [Fördermitgliedschaft](#)!

## 9. Wie lange wird es dauern, bis eine Entscheidung feststeht?

Das lässt sich nicht genau sagen. Das Oberverwaltungsgericht könnte noch im Jahr 2020 eine Entscheidung treffen. Wegen der grundsätzlich hohen Arbeitsbelastung der Gerichte kann es jedoch auch sein, dass das Verfahren mehrere Jahre benötigt.