

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung für mehr Klimaschutz im Verkehr

Für den Klimaschutz ist die Reduktion der Treibhausgase weltweit bis 2050 um 50 Prozent gegenüber 1990 unabdingbar. Dazu müssen die Industriestaaten ihre Emissionen im gleichen Zeitraum um mindestens 80 Prozent reduzieren. Die Bundesregierung hat sich in der Regierungserklärung vom April 2007 zu einer Reduktion der Treibhausgase bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 verpflichtet, d. h. rund 270 Mio. Tonnen CO₂ weniger als im Jahr 2005. Neben dem Energiesektor muss vor allem der Verkehrsbereich hierzu einen ganz erheblichen Teil beitragen. Der Anteil des Verkehrssektors zur Reduktion der Treibhausgase liegt bei ca. 40 Mio. t/a CO₂. Im aktuellen Jahresbericht der Europäischen Umweltagentur (EEA) vom April 2009 wird eine Zunahme der EU-weiten Emissionen im Verkehrssektor um 36 Prozent gegenüber 1990 festgestellt, während in allen anderen Bereichen die Emissionen sinken. In Deutschland haben die CO₂-Emissionen des Verkehrs (2005) um 12 Prozent gegenüber 1990 zugenommen.

Die Bundesregierung hat im August 2007 in Meseberg Eckpunkte eines Integrierten Energie- und Klimaprogramms (IEKP) beschlossen. Die Maßnahmen enthalten auch Vorgaben für den Verkehrssektor, die insgesamt CO₂-Einsparungen von 33,6 Mio. Tonnen bis 2020 bringen sollen. Mit den Konjunkturprogrammen zur Eindämmung der Finanz- und Wirtschaftskrise hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, die auch Auswirkungen auf das Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich haben werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Klimaschutzziele und Konjunkturmaßnahmen

1. Hält die Bundesregierung an dem Ziel fest, bis 2020 40 Prozent Treibhausgase gegenüber 1990 einzusparen?
2. Hat die Bundesregierung die Absicht, für den Verkehrssektor klare Reduktionsziele mit Instrumenten, Zeitplänen und Monitoring festzulegen, um die Emissionen wirksam zu senken?

Wenn nein, warum nicht?

3. Existiert die in der 15. Wahlperiode eingesetzte Interministerielle Arbeitsgruppe (IMA) „CO₂-Reduktion“ noch, die beauftragt war, einmal im Jahr dem Kabinett einen Sachstandsbericht über die Entwicklung der nationalen Treibhausgasbilanz insbesondere mit Blick auf die Realisierung der Klimaschutzziele vorzulegen?
4. Wurde nach dem sechsten Bericht aus dem Juli 2005 im Jahr 2008 ein weiterer Bericht der IMA „CO₂-Reduktion“ zur Fortschreibung des Klimaschutzprogramms vorgelegt?
Wenn ja, welche Ziele und Maßnahmen enthält der Bericht für den Verkehrssektor?
5. Hält die Bundesregierung an den Maßnahmen und den geschätzten CO₂-Minderungspotenzialen der verkehrsbezogenen Maßnahmen des Nationalen Klimaschutzprogramms 2005 fest?
6. Geht die Bundesregierung insbesondere davon aus, dass die Substitution von herkömmlichen Kraftstoffen durch Biokraftstoffe eine CO₂-Minderung von 5 Mio. Tonnen im Zeitraum 2008 bis 2012 entfalten wird?
7. Welche CO₂-Emissionsminderungen im Verkehr bis 2020 erwartet die Bundesregierung jeweils von den in Meseberg beschlossenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Ausgestaltung (tabellarische Auflistung der Maßnahmen mit CO₂-Minderungserwartung 2007 und heute)?
8. Stellt nach Ansicht der Bundesregierung die temporäre Befreiung von der Kfz-Steuer ungeachtet der Verbrauchswerte eines Pkw einen Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehr dar?
9. Wie groß ist die CO₂-Reduktion im Verkehr per anno durch die Umstellung der Kfz-Steuer vom Hubraumbezug auf eine zum Teil CO₂-bezogene Kfz-Steuer ab dem 1. Juli 2009?
10. Mit welchen Reduktionen der CO₂-Emissionen bis 2020 durch die Abwrackprämie rechnet die Bundesregierung?
11. Hat die Bundesregierung vor Einführung der Abwrackprämie Untersuchungen darüber anstellen lassen, welche CO₂-Minderung die Prämie bei einer Konditionierung an bestimmte CO₂-Werte für Neuwagen gehabt hätte, und wenn nein, warum nicht?
12. Warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, mit diesem Instrument vor allem verbrauchsarme Pkw und jene, die den strengeren Standard der Euro-5-Norm erfüllen, zu fördern?
13. Warum ist die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und des Radverkehrs in Kommunen in den Konjunkturpaketen explizit ausgeschlossen?
14. Welche Folgen haben nach Einschätzung der Bundesregierung die verkehrsbezogenen Maßnahmen in den Konjunkturpaketen insgesamt auf die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2020?
15. Wann legt die Bundesregierung den Bericht des Umweltbundesamtes „CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“, der Ende 2008 schon angekündigt wurde, vor?
16. Wie viele zusätzliche Emissionen entstehen im Verkehrsbereich per anno durch die Wiedereinführung der Entfernungspauschale, und mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung das kompensieren?

17. Welche CO₂-Emissionsminderungen sind nach Auffassung der Bundesregierung durch Maßnahmen im Stadtverkehr, also Siedlungsstrukturen mit kürzeren Wegstrecken, Verlagerung auf Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr, zu erreichen?

Wie stark müsste dazu der Anteil des Pkw-Verkehrs am Stadtverkehr abnehmen?

18. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die in den Meseberger Beschlüssen angestrebte Emissionsminderung von 11 Mio. Tonnen CO₂ bis 2020 mit den im Jahr 2008 verabschiedeten europäischen Flottengrenzwerten (130 Gramm ab 2012, Flotten-Phase-in, Anrechenbarkeit anderer technischer Maßnahmen etc.) erreicht wird?

II. Straßenverkehr

19. Wie groß ist der Anteil an CO₂, der im Vergleich zu dem ursprünglich vorgesehenen Ziel der EU-Kommission von 120 g CO₂/km mehr emittiert wird?
20. Welcher Unterschied in der CO₂-Minderung im Jahr 2020 ergibt sich, wenn der CO₂-Folgegrenzwert mit
- 110 g CO₂/km
 - 95 g CO₂/km
 - 80 g CO₂/km
 - keiner Festlegung eines Folgegrenzwerts festgelegt wird?
21. Für welchen CO₂-Folgegrenzwert setzt sich die Bundesregierung ein?
22. Welches CO₂-Einsparpotenzial ergibt sich aus der im Jahr 2009 erfolgten Erhöhung der Lkw-Maut auf Autobahnen bis 2020?
23. Welches CO₂-Einsparpotenzial ergäbe sich aus der von der EU-Kommission angestrebten Internalisierung der Lärm-, Luftverschmutzungs- und Staukosten des Lkw-Verkehrs?
24. Welches CO₂-Einsparpotenzial ergäbe sich aus der Internalisierung auch der Unfall- und Klimakosten?
25. Warum verzichtet die Bundesregierung angesichts der CO₂-Reduktionsanfordernisse im Verkehr auf eine Ausdehnung der Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und die Nutzung aller Fernstraßen?
- Welches CO₂-Einsparpotenzial ergäbe sich daraus?
26. Wie viel CO₂-Einsparung per anno wird durch die Erhöhung der Beimischung von Biokraftstoffen erreicht?
- Wie viel verbleibt davon aktuell und im Jahr 2020 nach Beachtung der Vorkehrungen gemäß der von der Bundesregierung angestrebten Nachhaltigkeitsverordnung?
27. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die bisherige Kennzeichnung zum Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen neuer Pkw vom November 2004 keinen ausreichenden Anreiz für den Kauf verbrauchsgünstiger und damit CO₂-emissionsarmer Pkw darstellt?

28. Beabsichtigt die Bundesregierung die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen – EnVKV) zu überarbeiten, für deren Entwurf bereits im November 2007 Stellungnahmen der Verbände angefordert wurden?
29. Wie groß schätzt die Bundesregierung das Einsparpotenzial (CO₂ in t/a) durch die Einführung einer verbraucherfreundlichen Kennzeichnung neuer Pkw?
30. Wird die Bundesregierung dem Beispiel des Deutschen Bundestages folgen, und in ihren Behörden nur noch Dienstwagen der oberen Mittelklasse beschaffen, die ab sofort weniger als 140 g CO₂/km emittieren und ab 2012 weniger als 120 g CO₂/km?
31. Welchen geschätzten Beitrag leisten die zukünftig für Neuwagen vorgeschriebenen rollwiderstandsarmen Reifen und Reifendrucküberwachungssysteme zur Reduktion von CO₂ im Verkehr per anno?
32. Welche CO₂-Einsparpotenziale sieht die Bundesregierung durch die Verwendung von Leichtlaufölen?
33. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, dass die Verwendung von Leichtlaufreifen für Alt- bzw. Gebrauchtfahrzeuge vorgeschrieben wird?
34. Wenn die Verwendung von Leichtlaufölen zur Einsparung von CO₂ führt, setzt sich die Bundesregierung dann auf europäischer Ebene dafür ein, dass deren Verwendung gefördert wird?
35. Welche Verkehrsleistung im Güterverkehr der Bahn erwartet die Bundesregierung im Jahr 2020 nach derzeitigem Trend?
Wie würde sich dies durch forcierten Klimaschutz im Güterverkehr verändern?

III. Geschwindigkeitsbegrenzungen

36. Wie viel CO₂ könnte – bezogen auf den Ausstoß von Pkw auf Autobahnen – durch ein Tempolimit von 120 km/h oder 130 km/h eingespart werden?
37. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Umweltbundesamtes, dass mit der Einführung eines Tempolimits von 120 km/h, bezogen auf den aktuellen Fahrzeugbestand und Kraftstoffverbrauch, rund 3,3 Mio. t/a CO₂ kurzfristig eingespart werden können?
38. Wie begründet die Bundesregierung den Verzicht auf ein generelles Tempolimit auf Autobahnen als kostenlose Sofortmaßnahme für mehr Klimaschutz?
39. Hat die Bundesregierung neue Untersuchungen veranlasst, die das Einsparpotenzial von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Gegenstand haben?
Wenn nicht, warum nicht?
40. Liegen der Bundesregierung Abschätzungen vor, wie viel CO₂ durch die Erhöhung der Mittel für den öffentlichen Verkehr eingespart werden kann, und wenn nein, plant die Bundesregierung eine entsprechende Untersuchung in Auftrag zu geben?
41. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine Rücknahme der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen positiven Effekt für den Klimaschutz im Verkehrsbereich hätte, und wie groß wird dieser Effekt geschätzt?

IV. Verkehrsverlagerung

42. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es zur auch vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, mehrfach als Ziel proklamierten Verlagerung des Kurzstreckenautoverkehrs in Städten auf das Fahrrad erheblich größerer Anstrengungen bedarf, und dass vor diesem Hintergrund die Mittel für die Radverkehrsförderung des Bundes erheblich aufgestockt werden müssten?
43. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Wirkung von Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs in Städten im Hinblick auf eine CO₂-Reduktion, und liegen der Bundesregierung Berechnungen vor, aus denen das CO₂-Einsparpotenzial des Fußgängerverkehrs hervorgeht?
44. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung des Fahrradverkehrs, und wie hoch schätzt die Bundesregierung das CO₂-Einsparpotenzial von Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Städten?
45. Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor, aus denen das CO₂-Einsparpotenzial des Fahrradverkehrs hervorgeht.
46. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung des Fahrradverkehrs zur Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel?

V. Luftverkehr

47. Mit welcher CO₂-Reduktion per anno rechnet die Bundesregierung durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel ab 2012?
48. Inwieweit steht die Bundesregierung zur Einbindung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel?
49. Setzt sich die Bundesregierung für die Einführung einer Kerosinsteuer auf europäischer Ebene ein?
50. Wie schätzt die Bundesregierung die Erfahrung von Nachbarstaaten mit der Einführung einer Abgabe auf jedes Flugticket (Ticket-Tax) ein?
Plant die Bundesregierung diese Initiative durch Ausweitung auf deutsche Flughäfen zu unterstützen?
51. Wie groß schätzt die Bundesregierung das Reduktionspotenzial durch die Einführung des Single European Sky (SES), und wann wird die erwartete Reduktion realisiert?

VI. Schiffsverkehr

52. Wie groß ist nach Ansicht der Bundesregierung der Anteil des Hochseeschiffsverkehrs an den globalen und den deutschen CO₂-Emissionen?
53. Wie werden sich die im Rahmen der IMO beschlossenen Qualitätsanforderungen an Schiffstreibstoffe auf die Preise der Treibstoffe und damit auf die CO₂-Emissionen des Schiffsverkehrs auswirken?
54. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung für die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den Emissionshandel?
Wie schätzt die Bundesregierung die potenzielle Wirkung auf die CO₂-Emissionen ein?

VII. Weitere Maßnahmen

55. Welche zusätzlichen Maßnahmen zur CO₂-Minderung im Verkehrsbereich will die Bundesregierung ergreifen, wenn die im IEKP und den Konjunkturpaketen vorgesehenen Maßnahmen eine geringere CO₂-Minderung als geplant entfalten?
56. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es mit den derzeit im Verkehrssektor ergriffenen Maßnahmen nicht gelingen wird, die erforderliche Reduktion der Treibhausgase zu erreichen?
57. In welchen Sektoren, welchen Zeiträumen, und mit welchen Maßnahmen sollen die im Verkehrssektor verfehlten Einsparungen von CO₂ erbracht werden?

Berlin, den 3. Juni 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

