

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/13288 –**

Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung für mehr Klimaschutz im Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

I. Klimaschutzziele und Konjunkturmaßnahmen

1. Hält die Bundesregierung an dem Ziel fest, bis 2020 40 Prozent Treibhausgase gegenüber 1990 einzusparen?

Die Bundesregierung hält an ihrem Ziel fest, die Emissionen bis 2020 um 40 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Dieses bietet Deutschland als

seinen Beitrag für ein internationales Klimaschutzabkommen nach 2012 unter der Voraussetzung an, dass die Europäische Union im selben Zeitraum ihre Emissionen um 30 Prozent gegenüber 1990 reduziert und andere Staaten vergleichbar ehrgeizige Ziele übernehmen.

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?

Für die laufende Legislaturperiode ist dies nicht mehr vorgesehen.

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?

Ja

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?

Es wurde kein weiterer Bericht vorgelegt. Das Klimaschutzprogramm wurde durch das Integrierte Energie- und Klimaprogramm (IEKP) fortgeschrieben, das die in der IMA „CO₂-Reduktion“ vertretenen Ressorts erarbeitet haben. Die dort aufgestellten 29 Eckpunkte enthalten auch verkehrsbezogene Maßnahmen:

- CO₂-Strategie Pkw,
- Ausbau von Biokraftstoffen,
- Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis,
- Verbrauchskennzeichnung für Pkw,
- Verbesserte Lenkungswirkung der Lkw-Maut,
- Flugverkehr,
- Schiffsverkehr,
- Elektromobilität.

5. Hält die Bundesregierung an den Maßnahmen und den geschätzten CO₂-Minderungspotenzialen der verkehrsbezogenen Maßnahmen des Nationalen Klimaschutzprogramms 2005 fest?

Zahlreiche der „Maßnahmen für den Verkehrsbereich zur Erreichung der Minderungsziele bis 2008–2012“ des Klimaschutzprogramms 2005 sind mittlerweile in die Wege geleitet oder umgesetzt, von den Anreizmechanismen über die technischen Verbesserungen an Fahrzeugen und Kraftstoffen bis zur Information der Öffentlichkeit. Die meisten der Maßnahmen wurden im Klimaschutzbericht als „nicht quantifizierbar“ hinsichtlich ihres CO₂-Minderungspotenzials aufgeführt. Das Klimaschutzprogramm 2005 wurde mittlerweile

durch das Integrierte Energie- und Klimaprogramm (IEKP) fortgeschrieben, das somit die aktuellere Basis der CO₂-Minderungspotenziale bietet.

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?

Siehe Antwort zu Frage 26.

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)?

Für die in Meseberg beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich wurden in der unten zitierten Studie folgende CO₂-Minderungspotenziale bis 2020 abgeschätzt:

Maßnahmen im Verkehr	Emissionsreduktion in Mio. t CO ₂
CO ₂ -Strategie Pkw	17
Ausbau Biokraftstoffe	4,6
Umstellung Kfz-Steuer auf CO ₂ -Basis	3,1
Verbrauchskennzeichnung für Pkw	3,5
Lkw-Maut	0,5
Flugverkehr (Ausland: 1,9 Mio. t)	0,4
Schiffsverkehr (Ausland: 0,5 Mio. t)	–
Elektromobilität (ohne Hybridfahrzeuge)	1,3

Quelle: Investitionen für ein klimafreundliches Deutschland; Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit – Synthesebericht. Jochem, E. et al. (FHG ISI, PIK, Münchner Rück, European Climate Forum 2008)

Aktuellere Abschätzungen zu Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich sind mit den Abgrenzungen und Annahmen dieser Studie nicht unmittelbar vergleichbar.

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?

Das befristete Aussetzen der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen ist Bestandteil des Gesetzes zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpakets „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“ vom 21. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2896). Die Maßnahme wurde vor dem Hintergrund der aktuellen Weltwirtschaftskrise beschlossen und begleitet den Strukturwandel in der Schlüsselindustrie Automobilindustrie. Sie soll zur Stabilisierung der Konjunktur und damit zur Sicherung von Arbeitsplätzen beitragen. Die kraftfahrzeugsteuerliche Entlastung ist nach EU-Abgasvorschriften differenziert. Die Steuer wird bei Erstzulassung in der Zeit vom

5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009 für moderne Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge maximal zwei Jahre (längstens bis zum 31. Dezember 2010) sowie für Euro-4-Fahrzeuge ein Jahr nicht erhoben. Dies stellt einen Anreiz zur Verminderung der Schadstoffbelastung dar, die z. B. durch den Ausstoß von Partikelmasse (sog. Feinstaub) und Stickoxiden entsteht. Moderne Personenkraftwagen erneuern die Fahrzeugflotte und haben zudem bei Verbrauchsvorteilen gegenüber Vorgängermodellen auch das Potenzial zur CO₂-Reduzierung.

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?

Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen wird ab dem 1. Juli 2009 für neu zugelassene Pkw auf die Bemessung nach Hubraum und vorrangig nach CO₂-Emissionen umgestellt (§ 8 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes). Pkw mit geringen spezifischen CO₂-Emissionen werden im Vergleich zur derzeit geltenden Kraftfahrzeugsteuer geringer besteuert und Pkw mit hohen spezifischen CO₂-Emissionen höher besteuert. Eine Quantifizierung der aus der Neuregelung resultierenden jährlichen CO₂-Reduktion im Verkehr liegt der Bundesregierung nicht vor.

10. Mit welchen Reduktionen der CO₂-Emissionen bis 2020 durch die Abwrackprämie rechnet die Bundesregierung?

Angaben zur CO₂-Reduktion bis zum Jahr 2020 liegen in Verbindung mit der Abwrackprämie nicht vor. Laut Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom Mai 2009 hat sich die durchschnittliche CO₂-Emission von neu zugelassenen Pkw von 162 g/km im Dezember 2008 auf 154,5 g/km im April 2009 verringert. Dieses Ergebnis sei auf die verstärkte Nachfrage nach Kleinwagen zurückzuführen.

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?

Nein. Die Maßnahme sollte zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen mit sofortiger Wirkung ab 14. Januar 2009 gelten, um dem durch die Wirtschaftskrise ausgelösten Nachfrageeinbruch entgegenzuwirken.

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?

Ziel der Maßnahme ist es, mit Hilfe der Abwrackprämie den Verkauf von Neu- und Jahreswagen zur raschen Überwindung des Nachfrageeinbruchs in der Automobilindustrie zu fördern. Da das Instrument die gesamte Branche erreichen soll, müssen Fahrzeuge die derzeit verbindliche Abgasstufe Euro 4 als Mindestvoraussetzung einhalten. Zudem unterstützt der absolute Prämienbetrag die Tendenz zu Klein- und Kompaktwagen, was der Umwelt zugute kommt.

13. Warum ist die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und des Radverkehrs in Kommunen in den Konjunkturpaketen explizit ausgeschlossen?

Im Konjunkturpaket II ist ein Bereich „Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand“ vorgesehen. Die Förderbereiche des Zukunftsinvestitionsgesetzes wurden in enger Abstimmung mit den Ländern festgelegt. Die Mehrheit der Länder hat dabei keine Notwendigkeit gesehen, den öffentlichen Personennahverkehr in die zusätzliche Förderung aufzunehmen. Dem ist der Bund gefolgt. Gleichwohl wird auch der ÖPNV – insbesondere der Schienenpersonennahverkehr – von den beiden Konjunkturpaketen des Bundes mittelbar profitieren, z. B. durch die Modernisierung von Personenbahnhöfen oder den Ausbau der Bundes-schienenwege. Auch ist die Förderung von Radwegen durch Finanzhilfen möglich, soweit sie nicht Teile kommunaler Straßen sind.

14. Welche Folgen haben nach Einschätzung der Bundesregierung die verkehrsbezogenen Maßnahmen in den Konjunkturpaketen insgesamt auf die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2020?

Die in den Konjunkturpaketen I und II enthaltenen verkehrsbezogenen Maßnahmen wurden in erster Linie unter der Maßgabe ausgewählt, kurzfristig durch Stärkung der Nachfrage im Bau- und Ausrüstungssektor einen direkten Beitrag zur Überwindung der Wirtschaftskrise zu leisten und gleichzeitig Engpässe im Verkehrswegenetz zu beseitigen. Mit diesen Maßnahmen wird unter mittel- und langfristigen Gesichtspunkten ein Beitrag zur Modernisierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur und zur Umsetzung der integrierten Verkehrspolitik der Bundesregierung geleistet.

55 Prozent der in den Konjunkturpaketen I und II vorgesehenen Investitionsmittel fließen in die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie in Investitionen für den kombinierten Verkehr. Zudem sind 500 Mio. Euro für Maßnahmen zur Forschung und Entwicklung von innovativen Antriebstechnologien, insbesondere im Bereich der Elektromobilität, vorgesehen. Die Investitionen aus den Konjunkturpaketen tragen somit dazu bei, die spezifischen Emissionen des Verkehrs zu reduzieren.

15. Wann legt die Bundesregierung den Bericht des Umweltbundesamtes „CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“, der Ende 2008 schon angekündigt wurde, vor?

Das Umweltbundesamt (UBA) hat den Bericht noch nicht abschließend bearbeitet. Nach Fertigstellung soll er vom UBA veröffentlicht werden.

16. Wie viele zusätzliche Emissionen entstehen im Verkehrsbereich per anno durch die Wiedereinführung der Entfernungspauschale, und mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung das kompensieren?

Aktuelle Daten über zusätzliche Emissionen liegen der Bundesregierung nicht vor. Das UBA hatte jedoch die Auswirkungen der Kappung der Pendlerpauschale durch das Steueränderungsgesetz 2007 (Erstattung der Fahrtkosten erst ab dem 21. Kilometer als Härtefallpauschale) auf die CO₂-Emissionen modellieren lassen (UBA 2008, Politikszenerien IV, S. 140 ff.). Danach sollte die Beschränkung der Entfernungspauschale auf Wege über 20 km die CO₂-Emissionen bis 2010 um 0,6 Mio. t/Jahr und bis 2020 um 2,1 Mio. t/Jahr mindern. Diese Entwicklung wird nun gestoppt bzw. sogar wieder umgekehrt.

Eine Kompensation ist nicht vorgesehen, da die Wiedereinführung der Entfernungspauschale weder in das Nationale Klimaschutzprogramm noch in das Integrierte Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung als Maßnahme aufgenommen worden ist.

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?

Kompakte Siedlungsstrukturen und Verlagerungen von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr – auch in Verknüpfung mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen – können dazu beitragen, nennenswerte CO₂-Emissionsminderungen im Stadtverkehr zu erreichen. So lassen sich laut Schätzungen des UBA (Kommunal mobil, 2008) 10 Mio. t CO₂-Emissionsminderung im Jahr 2020 durch eine Verminderung und Umkehrung der Zersiedlungstendenz einsparen. Die Wege müssten dafür bis 2020 um 10 Prozent kürzer werden. Durch die Verlagerung von 30 Prozent aller bisherigen Pkw-Fahrten im Entfernungsbereich bis 6 km auf den Radverkehr ließen sich nach Berechnungen des Umweltbundesamtes pro Jahr 7,5 Mio. t CO₂ einsparen. Diese Modellrechnung stützt die Annahme, dass die Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit Einzelmaßnahmen und Maßnahmbündeln einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor leisten kann.

Zudem lässt sich eine Reduzierung um 2,5 Mio. t CO₂ erreichen, würde es gelingen, den Anteil des ÖPNV zulasten des Pkw auf 20 Prozent der Wege zu steigern.

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?

Ja. Erste Abschätzungen der CO₂-Emissionsminderungen durch die Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Europäischen Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Hilfe des ebenfalls von der EU-Kommission verwendeten TREMOVE-Modells ergeben nach derzeitigem Stand für das Jahr 2020 eine CO₂-Einsparung durch die Maßnahme im Vergleich zum Trend von rund 17 Mio. t.

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?

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen. Abschätzungen der CO₂-Emissionen von Pkw in Deutschland zeigen, dass die CO₂-Emissionen durch Anwendung der verabschiedeten Verordnung insgesamt stärker zurückgehen werden als durch den ursprünglichen Kommissionsvorschlag.

20. Welcher Unterschied in der CO₂-Minderung im Jahr 2020 ergibt sich, wenn der CO₂-Folgegrenzwert mit
- a) 110 g CO₂/km
 - b) 95 g CO₂/km
 - c) 80 g CO₂/km
 - d) keiner Festlegung eines Folgegrenzwerts festgelegt wird?

Berechnungen für Langzeitzielwerte von 110 g CO₂/km und 80 g CO₂/km wurden nicht durchgeführt. Zur Beantwortung der Unterschiede zwischen dem Zielwert 95 g CO₂/km und keinem Zielwert siehe die Antwort zu Frage 21.

21. Für welchen CO₂-Folgegrenzwert setzt sich die Bundesregierung ein?

Das Langzeitziel von 95 g CO₂/km wurde im Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 verankert. Die Europäische Kommission ist laut Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 aufgefordert, hinsichtlich des Langfristzieles bis zum 1. Januar 2013 eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Modalitäten festzulegen, wie das Langzeitziel von 95 g CO₂/km kosteneffizient erreicht werden kann und ggf. einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung vorzulegen, der dann im Rat und im Europäischen Parlament zu beraten ist. Die Bundesregierung wird sich auch auf der Basis der Ergebnisse dieser Folgenabschätzung zu den Modalitäten äußern.

22. Welches CO₂-Einsparpotenzial ergibt sich aus der im Jahr 2009 erfolgten Erhöhung der Lkw-Maut auf Autobahnen bis 2020?

Siehe Antwort zu Frage 7.

23. Welches CO₂-Einsparpotenzial ergäbe sich aus der von der EU-Kommission angestrebten Internalisierung der Lärm-, Luftverschmutzungs- und Staukosten des Lkw-Verkehrs?

Daten zu CO₂-Einsparpotenzialen dieser Maßnahmen liegen der Bundesregierung nicht vor.

24. Welches CO₂-Einsparpotenzial ergäbe sich aus der Internalisierung auch der Unfall- und Klimakosten?

Daten zu CO₂-Einsparpotenzialen dieser Maßnahmen liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Studien zur CO₂-Reduktion durch Ausdehnung der Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und die Nutzung aller Fernstraßen vor. Vor diesem Hintergrund ist eine solche Maßnahme derzeit nicht zu verwirklichen.

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 Vorketten gemäß der von der Bundesregierung angestrebten Nachhaltigkeitsverordnung?

Die Fragen 6 und 26 werden zusammen beantwortet.

Biokraftstoffe leisten einen entscheidenden Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Das Treibhausgasminderungspotenzial ist dabei stark vom eingesetzten Biokraftstoff (verwendete Biomasse, Herstellungsverfahren, Logistik, Verwendung von Kuppelprodukten etc.) abhängig. Derzeit werden die Daten zur Treibhausgasminderung der Biokraftstoffe nicht statistisch erfasst. Im Vergleich zu fossilen Treibstoffen reduzieren heute verwendete Biokraftstoffe die Treibhausgasemissionen typischerweise pro Energieeinheit um rund 30 bis 60 Prozent. Mit dem Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen ist im Jahr 2020 eine Nettotreibhausgasminderung von 7 Prozent durch den Einsatz von Biokraftstoffen zu erreichen.

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?

Die bisherige Kennzeichnung stellt einen Anreiz für den Kauf verbrauchsgünstiger und damit CO₂-emissionsarmer Pkw dar; sie birgt aber Potenzial zur Verbesserung. Die Kennzeichnung soll deshalb auch unter Berücksichtigung der EU-Regelungen zur Minderung der CO₂-Emissionen von Pkw verbrauchsfreundlicher gestaltet werden und damit Anreize zum Kauf energieeffizienter Neuwagen weiter verstärken.

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?

Ja

29. Wie groß schätzt die Bundesregierung das Einsparpotenzial (CO₂ in t/a) durch die Einführung einer verbraucherfreundlichen Kennzeichnung neuer Pkw?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch eine verbraucherfreundliche Kennzeichnung von Pkw und die daraus resultierenden Anreize weitere CO₂-Minderungen realisiert werden können. Zur weitergehenden Beurteilung der Wirkung der Maßnahme ist jedoch auch das Zusammenspiel mit Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene, die die Entwicklung der CO₂-Emissionen von Pkw ebenfalls beeinflussen, zu berücksichtigen. Belastbare quantitative Berechnungen über die durch diese Maßnahmen erzielbaren CO₂-Verminderungen liegen derzeit nicht vor. Es gibt jedoch interne Expertenschätzungen, die einen insgesamt positiven Effekt prognostizieren. Die in der Antwort zu Frage 7 genannte Studie geht von einer Emissionsminderung von 3,5 Mio. t CO₂ aus.

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?

Das Vergaberecht bietet bereits die Möglichkeit, bei Beschaffungen durch die öffentliche Hand auch entsprechende Umweltkriterien wie z. B. den spezifischen CO₂-Ausstoß zu berücksichtigen. Eine verpflichtende vergaberechtliche Regelung gibt es hierzu bisher allerdings nicht. Die einzelnen Bundesressorts entscheiden daher im eigenen Ermessen. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geht hier bereits mit gutem Beispiel voran. Es beschafft seit einiger Zeit Fahrzeuge im Staffelbetrieb, deren CO₂-Emission 140 g/km nicht überschreitet. Dem BMU ist es so innerhalb von weniger als zwei Jahren gelungen, den CO₂-Ausstoß der Fahrzeugflotte um fast 25 Prozent zu senken. Eine verpflichtende Regelung für die Beschaffung noch umweltfreundlicherer Fahrzeuge durch die öffentliche Hand ist in Deutschland mit der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zu erwarten.

31. Welchen geschätzten Beitrag leisten die zukünftig für Neuwagen vorgeschriebenen rollwiderstandsarmen Reifen und Reifendrucküberwachungssysteme zur Reduktion von CO₂ im Verkehr per anno?

Belastbare quantitative Berechnungen über die durch diese Maßnahme in Deutschland jährlich erzielbaren CO₂-Verminderungen liegen nicht vor. Die EU-Kommission hat in ihrer Folgenabschätzung zum Gesetzesvorschlag für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (KOM(2008) 316) Modellrechnungen für die EU durchgeführt, in denen auch auf diese Frage in allgemeiner Form eingegangen wird (SEC(2008) 1908).

32. Welche CO₂-Einsparpotenziale sieht die Bundesregierung durch die Verwendung von Leichtlaufölen?

Der Begriff „Leichtlauföle“ ist im internationalen Recht nicht definiert. Belastbare quantitative Berechnungen über die durch die Verwendung von hochviskosen Schmierölen in Kfz-Motoren in Deutschland erzielbaren CO₂-Verminderungen liegen nicht vor.

33. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, dass die Verwendung von Leichtlaufreifen für Alt- bzw. Gebrauchtfahrzeuge vorgeschrieben wird?

Der Begriff „Leichtlaufreifen“ ist im internationalen Recht nicht gebräuchlich. Unabhängig davon beziehen sich die international abgestimmten Rechtsakte auf die Typgenehmigung von Neuteilen (u. a. Reifen) und nicht auf im Verkehr befindliche Fahrzeuge. Die EU-weite Festlegung von Mindestanforderungen für den Rollwiderstand von Reifen in Verbindung mit einer Verbraucherinformation führt mittelfristig zur stärkeren Durchdringung des Marktes.

34. Wenn die Verwendung von Leichlaufölen zur Einsparung von CO₂ führt, setzt sich die Bundesregierung dann auf europäischer Ebene dafür ein, dass deren Verwendung gefördert wird?

Die Bundesregierung plant derzeit keine Initiative auf EU-Ebene, um den Einsatz von hochviskosen Schmierölen in Kfz-Motoren zu beschleunigen.

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?

Die Verflechtungsprognose 2025 ist eine Punktprognose für das Jahr 2025. Für das Jahr 2025 wird eine Güterverkehrsleistung im Schienenverkehr in Höhe von rd. 152 Mrd. tkm prognostiziert; dies entspricht einer Steigerung von 65 Prozent gegenüber 2004. Hierbei wurden bereits Effizienzmaßnahmen wie ein Rückgang der Transportkosten in Höhe von 8 Prozent infolge von Produktivitätsfortschritten unterstellt. Die exakten Auswirkungen durch einen forcierten Klimaschutz sind von den gewählten Instrumenten abhängig und können daher nicht allgemein abgeschätzt werden.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. April 2007 (Bundestagsdrucksache 16/5063, Antwort zu den Fragen 21 bis 23) wird verwiesen.

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?

Siehe Antwort zu Frage 36.

Zu diesem Thema liegen unterschiedliche Bewertungen vor.

38. Wie begründet die Bundesregierung den Verzicht auf ein generelles Tempolimit auf Autobahnen als kostenlose Sofortmaßnahme für mehr Klimaschutz?

Für eine Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehr ist ein Maßnahmenbündel erforderlich. Dazu ist die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen.

39. Hat die Bundesregierung neue Untersuchungen veranlasst, die das Einsparpotenzial von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Gegenstand haben?

Wenn nicht, warum nicht?

Im Zusammenhang mit dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Schnellstmögliche Einführung eines generellen Tempolimits von 130 Stundenkilometern auf Bundesautobahnen“ (Bundestagsdrucksache 16/6932) sowie dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Tempolimit 130 km/h auf Autobahnen sofort einführen“ (Bundestagsdrucksache 16/6894) aus dem Jahr 2007 ist das Thema Tempolimit auf deutschen Autobahnen in den Bundestagsgremien eingehend diskutiert worden. Der Deutsche Bundestag hat am 28. Mai 2009 die genannten Anträge mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP abgelehnt.

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?

Der Bundesregierung liegt eine Reihe von Abschätzungen zur Höhe des CO₂-Reduktionspotenzials vor, das mit der Erhöhung der Mittel für den öffentlichen Verkehr verbunden wäre. Daher beabsichtigt die Bundesregierung derzeit nicht, eine entsprechende Untersuchung in Auftrag zu geben.

Aus einem soeben veröffentlichten Gutachten zum Thema „Zukünftige Finanzierung des ÖPNV“, das vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem Deutschen Städtetag und 13 Ländern in Auftrag gegeben worden war, geht hervor, dass der ÖPNV einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag zum Klimaschutz leistet: „Die von ihm verursachten CO₂-Emissionen (einschließlich der Emissionen bei der Erzeugung der Traktionsenergie für elektrisch betriebene Fahrzeuge) liegen etwa bei der Hälfte der Emissionen, die bei gleichen Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) anfallen würden. Würde man alle sich heute abzeichnenden Verbesserungen der Energieeffizienz der ÖPNV-Fahrzeuge realisieren, ließe sich die CO₂-Bilanz des ÖPNV im Vergleich zum MIV auf einen Index von 40 (d. h. bei Erbringung der Verkehrsleistungen im ÖPNV fallen nur 40 Prozent der CO₂-Emissionen beim MIV an) reduzieren.“ Die Untersuchungen beziehen sich auf den reinen Betrieb. Weitere Effekte könnten sich aus der zusätzlichen Betrachtung von Bau und Unterhaltung der Verkehrswege ergeben.

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?

Mit der am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Gesetzesänderung zum Regionalisierungsgesetz erhalten die Länder für 2008 rund 6,7 Mrd. Euro, die bis 2014 auf rund 7,3 Mrd. Euro ansteigen werden. Damit stehen den Ländern auch künftig genügend Mittel für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen und darüber hinaus für qualitative Verbesserungen und Investitionen im ÖPNV zur Verfügung. Bei diesen Überlegungen ist zu berücksichtigen, dass erst bei einer entsprechend großen Nachfrage im ÖPNV ein klimaschonender Effekt erwartet werden kann.

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?

Die Bundesregierung unterstützt Länder und Kommunen im Bereich der Stadtentwicklung und des (Rad-)Verkehrs bereits aktiv durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen sowie das Bereitstellen von Finanzmitteln für Programme und Projekte (insbesondere bei den Handlungsfeldern Radverkehrsförderung, Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, Verbesserung der Intermodalität sowie neue Kraftstoffstrategien und neue Antriebstechnologien). Als Beispiele zu nennen sind insbesondere der Nationale Radverkehrsplan und dessen Projekte Fahrradakademie, „best for bike“-Wettbewerb, Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ etc. oder die Projekte aus der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMU wie zum Beispiel das „Zero Emission Mobility“-Projekt oder das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement.

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?

Die Hälfte aller Autofahrten liegt bundesweit unter 6 Kilometern Distanz, 5 Prozent sogar unter einem Kilometer. Gerade auf den ersten Kilometern emittieren Pkw oft ein Vielfaches ihres Normverbrauchs. Eine Verdoppelung der Fußmeter von derzeit ca. 600 m pro Person zulasten des innerorts sehr CO₂-intensiven Pkw-Verkehrs würde Einsparpotenziale bis zu 1,5 Mio. Tonnen beim Fußverkehr eröffnen (Zahlen nach TREMOD, Ifeu-Institut Heidelberg GmbH). Selbst bei Berücksichtigung von notwendigen Fahrten (Versorgungsverkehre, Beförderung mobil eingeschränkter Menschen etc.) ist eine deutliche Erhöhung des Fußverkehrsanteils realistisch.

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?

Die Fragen 44 bis 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Radverkehrsmaßnahmen erzielen bei einem vergleichsweise geringen Mittelaufwand eine hohe Wirkung hinsichtlich der Entlastung der Städte von CO₂ und weiteren Schadstoffen, von Lärm und Flächenverbrauch (vgl. auch Antwort zu Frage 17).

Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Studie „Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008)“ stellt als ersten

Trend zum Alltagsverkehr in Deutschland fest, dass es bei der Anzahl der Wege gegenüber dem Jahr 2002 einen Zuwachs von 17 Prozent beim Fahrrad und bei den öffentlichen Verkehrsmitteln einen Zuwachs von 14 Prozent gibt. Hierdurch werden gegenüber einer Pkw-Nutzung ca. 10 000 t CO₂ pro Tag eingespart. Der detaillierte Abschlussbericht wird für den Spätsommer 2009 erwartet.

Die Bundesregierung fördert den Radverkehr jährlich mit rd. 100 Mio. Euro. Der Löwenanteil in Höhe von 90 Mio. Euro geht in den Neu- und Ausbau von Radwegen entlang von Bundesstraßen. Weitere Maßnahmen sind die Optimierung des rechtlichen Rahmens – vor allem der Straßenverkehrs-Ordnung –, Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit, Fortbildungen für Akteure auf Kommunal- und Landesebene oder die Unterstützung von konkreten Projekten der Fahrrad-, Umwelt- und Verkehrsverbände sowie weiterer Projektträger. Insbesondere mit letzteren werden gezielt bestimmte Adressaten im Bereich der Alltagsmobilität, z. B. Berufstätige, Schüler und Jugendliche, angesprochen, um ihnen die Vorteile des Radfahrens zu verdeutlichen und für eine stärkere Fahrradnutzung im Alltagsverkehr zu werben. Mit dem Projekt „Zero Emission Mobility“ fördert das BMU das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen im Rahmen der Klimaschutzinitiative. Die Bundesregierung wird weiter gute Projekte und Aktionen für eine stärkere Fahrradnutzung und die Aufklärung über die spezifischen Vorteile des Radfahrens fördern und zudem die Kompetenzen vor Ort stärken, z. B. durch Fortbildung durch die vom Bund finanzierte Fahrradakademie.

V. Luftverkehr

47. Mit welcher CO₂-Reduktion per anno rechnet die Bundesregierung durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel ab 2012?

Der internationale Luftverkehr – soweit er EU-Flughäfen berührt – wird ab 2012 mit Abgabepflichten in den EU-Emissionshandel einbezogen. Die Gesamtmenge an Berechtigungen für den Luftverkehr wird derzeit von der EU-Kommission berechnet. Grundlage sind die durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 abzüglich 3 Prozent in 2012 und abzüglich 5 Prozent ab 2013. Somit wird jährlich eine CO₂-Reduktion im Umfang des Emissionswachstums gegenüber dem Durchschnitt 2004 bis 2006 zuzüglich des Abschlags von 3 bzw. 5 Prozent bewirkt.

48. Inwieweit steht die Bundesregierung zur Einbindung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel?

Die Bundesregierung unterstützt die von Europäischer Kommission, Europäischem Rat und Europäischem Parlament beschlossene Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel. Die Umsetzung in nationales Recht wird derzeit vorbereitet bzw. ist teilweise bereits erfolgt.

49. Setzt sich die Bundesregierung für die Einführung einer Kerosinsteuer auf europäischer Ebene ein?

Die Bundesregierung steht der Einführung einer Kerosinsteuer grundsätzlich offen gegenüber, sofern dadurch keine Wettbewerbsverzerrungen hervorgerufen werden. Deswegen ist vor einer solchen Maßnahme zu prüfen, ob die Einführung einer Kerosinsteuer nur weltweit zu realisieren ist. Auf EU-Ebene stellt

es Artikel 14 Absatz 2 der Energiesteuerrichtlinie vom 31. Oktober 2003 seit dem 1. Januar 2004 den Mitgliedstaaten frei, reine Inlandsflüge der Kerosinsteuer zu unterwerfen. Eine innergemeinschaftliche Besteuerung von Flügen ist ebenfalls möglich, falls die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Alle anderen gewerblichen Flüge sind gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Energiesteuerrichtlinie weiterhin obligatorisch von der Mineralölsteuer befreit.

Eine obligatorische Besteuerung aller EU-weiten Flüge steht derzeit nicht zu erwarten, da auf der Sitzung des informellen ECOFIN (zuletzt am 13. und 14. Mai 2005) insbesondere die EU-Mitgliedstaaten mit starkem Tourismus entschiedenen Widerstand gegen eine EU-weite Kerosinbesteuerung äußerten.

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?

Weltweit hatten bis Mitte 2007 18 Staaten eine Steuer auf Flugtickets angekündigt oder eingeführt. Einige europäische Staaten haben sich für die Einführung der Ticket Tax in unterschiedlicher rechtlicher Ausgestaltung entschieden. Großbritannien führte die sog. Air Passenger Duty (APD) bereits 1994 ein und erhöhte die Gebührensätze 2008 erheblich. Andere Länder, wie z. B. die Niederlande, haben die Erhebung wegen der aktuell schwierigen Situation in der Luftfahrt wieder eingestellt. Die Ticket Tax war eines der Themen beim Weltwirtschaftsgipfel im Jahr 2006 in Gleneagles. Eine gemeinsame Haltung der G8-Nationen konnte damals nicht erzielt werden. In der Folge befassten sich die EU-Finanzminister mit dem Thema, aber auch hier konnte keine einheitliche Position erzielt werden. Im Ergebnis blieb es danach den Mitgliedstaaten überlassen, ob eine solche Abgabe eingeführt werden soll oder nicht. Ob und inwieweit die Einführung einer Ticketabgabe zu positiven Umwelteffekten führte, kann nicht abschließend beurteilt werden. Bei einer geeigneten Ausgestaltung, z. B. Differenzierung nach Schadstoffausstoß, sind aber für die Umwelt positive Effekte zu erwarten. Die Bundesregierung strebt derzeit – insbesondere angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation – nicht die Einführung einer Ticketabgabe an.

51. Wie groß schätzt die Bundesregierung das Reduktionspotenzial durch die Einführung des Single European Sky (SES), und wann wird die erwartete Reduktion realisiert?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch die Einführung des einheitlichen europäischen Luftraums bis zu etwa 10 Prozent an CO₂-Emissionen eingespart werden können. Die zu erwartenden Verbesserungen werden dabei nicht schlagartig eintreten. Mit Einrichtung der funktionalen Luftraumblöcke werden sie sich sukzessive realisieren lassen, wobei zur vollständigen Umsetzung auch die Unterstützung der technologischen Modernisierung aus dem Großvorhaben SESAR gehört. Dessen Errichtungsphase wird sich nach bestehender Planung bis 2020 erstrecken.

VI. Schiffsverkehr

52. Wie groß ist nach Ansicht der Bundesregierung der Anteil des Hochseeschiffsverkehrs an den globalen und den deutschen CO₂-Emissionen?

Entsprechend einer kürzlich im Auftrag der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) erstellten Studie hatte die internationale Seeschiffahrt im Jahr 2005 einen Anteil von 2,7 Prozent (531 Mio. t) an den gesamten, vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen. Entsprechend der nationalen Emissionsberichterstattung 2009 hatte die Hochseeschiffahrt im Jahr 2007 basierend auf in Deutschland getanktem Kraftstoff einen Anteil von 1,1 Prozent (9,4 Mio. t) an den gesamten 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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die neuen Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe zu einer Erhöhung der Preise führen werden, insbesondere für die Treibstoffe, die in Emissionskontrollgebieten eingesetzt werden, da von Schweröl auf marines Dieselöl umgestellt werden muss. Dem stehen Kosteneinsparungseffekte entgegen, da Preiserhöhungen zu verstärktem Bemühen um Treibstoffeinsparungen führen werden. Dies wird wiederum positive Rückwirkungen auf die CO₂-Emissionen haben. Wie hoch der dämpfende Effekt ist, hängt letztlich von vielen Rahmenbedingungen ab und lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht hinreichend quantifizieren.

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?

Im Auftrag der Bundesregierung wurden in den vergangenen Jahren mehrere Studien erstellt, die sich mit der Möglichkeit der Begrenzung der seeverkehrsbedingten klimarelevanten Emissionen befassen. Sie kommen unter anderem zu dem Ergebnis, dass die Einführung eines (sog. cap & trade-)Emissionshandelssystems für den internationalen Schiffsverkehr ein geeignetes Instrument für eine kosteneffiziente und wirksame Begrenzung der CO₂-Emissionen des Schiffsverkehrs ist. Um die internationale Gemeinschaft auf diese Möglichkeit aufmerksam zu machen, legte die Bundesregierung bereits für die erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Treibhausgasemissionen“ der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation einen umfassenden Vorschlag für ein solches System vor. Für die letzte Sitzung des Umweltausschusses der IMO (MEPC 58) legte die Bundesregierung gemeinsam mit Norwegen und Frankreich ein Arbeitspapier vor, das ein Emissionshandelssystem vorschlägt. Auf der Grundlage weiterer Arbeiten legte Deutschland gemeinsam mit Norwegen und Frankreich für die nächste Sitzung des Umweltausschusses der IMO zwei Arbeitsdokumente vor, die zum einen die Vorteile eines Emissionshandelssystems erläutern und zum anderen mögliche Kernelemente eines solchen Systems skizzieren.

Die Wirkung eines Emissionshandelssystems hängt von der Festlegung des Zielwertes ab. Grundsätzlich ist denkbar, dass sich das Minderungsziel des Schiffsverkehrs an den Zielen anderer Sektoren orientiert. Entscheidend ist, dass ein festgelegtes Ziel nicht zu einer Abschwächung des Gesamtziels in einem sektorübergreifenden Emissionshandelssystem führt.

Gleichwohl ist die Bundesregierung in der Diskussion offen für andere Systeme; sie müssen aber ebenso effizient, effektiv, nachhaltig, global anwendbar und praktikabel sein und vor allem dieselbe Sicherheit beim Erreichen der Umweltziele haben.

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?

Hierüber wird die Bundesregierung gegebenenfalls zum gegebenen Zeitpunkt entscheiden.

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?

Hierzu lassen sich derzeit keine Aussagen treffen. Ein Monitoring des IEKP wird erstmalig 2010 stattfinden, da vorher die Wirkungen von Maßnahmen, die erst zum 1. Januar 2009 oder später in Kraft traten, nicht seriös beurteilt werden können.

57. In welchen Sektoren, welchen Zeiträumen, und mit welchen Maßnahmen sollen die im Verkehrssektor verfehlten Einsparungen von CO₂ erbracht werden?

Siehe Antwort zu Frage 55.