



Zuständig, aber nicht in die Pflicht genommen

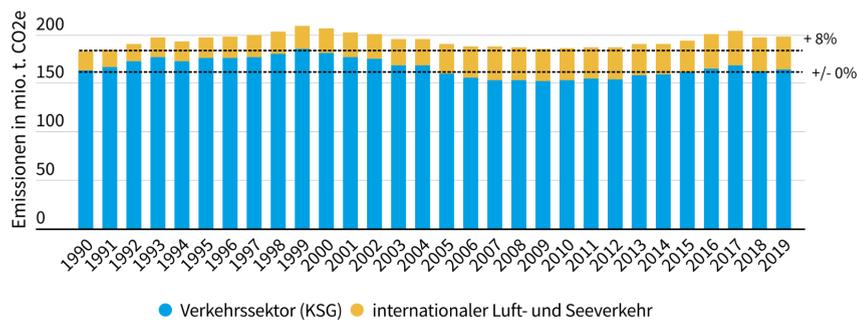
Das Verkehrsministerium hat viele Möglichkeiten zum Klimaschutz beizutragen. Nicht alle werden in der Logik des Klimaschutzgesetzes belohnt. Welche Reformen jetzt nötig sind.

Januar 2023

Der Verkehrssektor bleibt das Sorgenkind der deutschen Klimaschutzbemühungen. Den einzelnen Sektoren werden im Klimaschutzgesetz (KSG) jährliche Ziele zugewiesen (Sektorziele). Diese Ziele wurden durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts nachgeschärft. Außerdem wird im KSG festgelegt, welche Emissionen dem Verkehr zugerechnet werden. Die aktuelle Ausgestaltung des KSG ist problematisch. Einige im Verkehr einfach umzusetzende Maßnahmen werden in der Klimabilanz anderen Sektoren oder in anderen Ländern zugeschrieben, so dass sie aus Sicht des BMDV wenig attraktiv erscheinen. Anstatt einer Aufweichung der bestehenden Sektorziele sollten diese Probleme direkt adressiert werden.



CO₂ Emissionen im Verkehrssektor



UBA (2022). Nationales Emissioninventar.



Externalisierung der Zuständigkeiten unter der aktuellen Ausgestaltung

Die Emissionen des internationalen Luft- und Seeverkehrs werden nach der Systematik des KSG nicht dem Verkehr zugeordnet, obwohl es sich hierbei um Verkehrsemissionen handelt. Der Zuwachs im internationalen Luftverkehr in den letzten Jahren reicht aus, um den marginalen Rückgang der Verkehrsemissionen nach der KSG Definition mehr als auszugleichen. Ein Verkehrssektor, bei dem der internationale Luftverkehr mit einbezogen wird, hat 2019 acht Prozent mehr ausgestoßen als 1990. Dabei werden die signifikanten nicht-CO2 Effekte bei der Kerosinverbrennung in der Stratosphäre durch Flugzeuge noch nicht berücksichtigt.

Im Verkehr werden durch die Beimischung von Biokraftstoffen signifikante Mengen Biomasse in Form von u.a. Ethanol aus Weizen und Biodiesel aus Raps verbrannt. Diese gelten mitunter als nachhaltig, weil der emittierte Kohlenstoff beim Anbau der Pflanzen aus der Atmosphäre abgeschieden wurde. In der Realität sind diese Biokraftstoffe allerdings fast nie klimaneutral, weil für den Anbau andere Ökosysteme verdrängt werden (indirect land use change, ILUC), der Anbau selbst Treibhausgase emittiert und fossile Energieträger für die Verarbeitung verbrannt werden. Das Umweltbundesamt bezeichnet die Verbrennung von Agrokraftstoffen schon seit Jahren als klimaschädlich.¹ Im KSG werden die Emissionen aus der Biomasseverbrennung allerdings als vollständig klimaneutral bilanziert. Daher besteht für das BMDV der Anreiz, die Beimischung von Biokraftstoffen zu fördern, weil es im KSG als Emissionseinsparung auf dem Papier belohnt wird. Würde, wie von anderen Ressorts vorgeschlagen, keine Anbaubiomasse mehr im Tank verbrannt, könnten sehr einfach Emissionen in anderen Sektoren und im Ausland vermieden werden. Für diese Emissionen sieht sich das BMDV allerdings nicht als zuständig.

Handlungsempfehlungen

Sektorziele beibehalten

Auch die jetzige Sektoreinteilung des Klimaschutzgesetzes erfordert von allen Ressorts ein systematisches Verständnis aller Emissionen, für die Deutschland verantwortlich ist. Eine Aufweichung der Sektorziele würde die Verantwortungsdiffusion weiter verschlimmern. Die Emissionsreduktion im Verkehr ist überfällig und sozial gerecht möglich. Andere Sektoren haben ebenfalls keinen Spielraum bei der Emissionseinsparung.

Weil die Ziele der Effort-Sharing-Regulation der EU mit den jeweiligen Sektorzielen im Klimaschutzgesetz praktisch übereinstimmen, würde eine Überschreitung in den Verkehrs- und Gebäudesektoren massive Entschädigungszahlungen zu deutlich höheren Preisen als in der Vergangenheit an andere Mitgliedstaaten verursachen. Weitere Erfüllungsoptionen (ETS Zertifikate, LULUCF) stellen nach jetzigen Projektionen keine adäquate Alternative dar.

¹ UBA(2021). Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abgerufen unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltsch_aedliche_subventionen.pdf

Ziele für internationalen Verkehr definieren

Das Klimaschutzgesetz sollte diese und künftige Bundesregierung in die Pflicht nehmen, um zu garantieren, dass der internationale Luft- und Seeverkehr seinen Teil zur Klimaneutralität 2045 beiträgt. Idealerweise sollten diese Ziele Teil des Verkehrssektors im KSG werden. Nicht-CO₂-Effekte im Luftverkehr sollten dabei berücksichtigt werden.

Keine Anbaubiomasse im Tank

Die Verbrennung von Anbaubiomasse stellt in der Realität keine Klimaschutzmaßnahme dar und sollte deswegen schrittweise beendet werden, wie durch das Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz vorgeschlagen.

Zukunftsfähige Reform des BEHG

Die Einführung einer Obergrenze für Emissionen im Bundesemissionshandelsgesetzes (BEHG) nach 2025 muss sich an den Sektorzielen des KSG und der Ausgestaltung der Effort Sharing Regulation (ESR) orientieren. Dabei kann Deutschland auch weiterhin bei der Umsetzung des Emissionshandels ein Vorbild in Europa sein.

Frühindikatoren

Um Erfüllungslücken der Sektoren frühzeitig zu antizipieren, sollten neben den Sektorzielen Frühindikatoren für relevante volkswirtschaftliche Größen im KSG verankert werden. Im Verkehr könnten beispielsweise die Ziele beim Ladeinfrastrukturausbau und dem Bestand der Elektroautos als Indikatoren fungieren. Wenn sich in der Zukunft herausstellt, dass diese Ziele nicht eingehalten werden, sollten damit Rechenschaftspflichten für das jeweilige Ressort geltend gemacht werden können.

Grundlage für ordentliche E-Fuels Anrechnung schaffen

E-Fuels sind nur in den wenigsten Fällen klimaneutral (grüner Wasserstoff kombiniert mit Direct Air Capture, DAC) und im Straßenverkehr teurer und ineffizienter als Elektroautos. Sie stellen daher im Verkehr eine Nischenlösung für den Luft- und Seeverkehr dar. Synthetische Kraftstoffe tragen das Risiko, eine ähnliche Auslagerung von Emissionen zu bewirken, die bei Biokraftstoffen schon jetzt ein Problem ist. Die internationale Logik zur Inventarisierung von synthetischen Kraftstoffen ist noch nicht abschließend geklärt. Es sollte daher eine Grundlage geschaffen werden, die Emissionen von E-Fuels im Verkehr sinnvoll in der deutschen Emissionsbilanz und damit dem Klimaschutzgesetz zu berücksichtigen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich an

Benedikt Heyl

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Transport & Environment Deutschland

benedikt.heyl@transportenvironment.org

Mobil: +49 176 647 732 69