

## Pressemitteilung

# Die Klimaschutzlücke im Verkehr lässt sich nur mit einem ambitionierten und kohärenten Instrumentenmix schließen

## Ohne weitgehende Effizienzstandards ist das Ziel nur schwer zu erreichen. Die EU-Verhandlungen über neue Flottengrenzwerte für Pkw sind Chance und Risiko zugleich

Berlin, 30. August 2018. Die von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzziele im Verkehr sind nur mit einem Mix ambitionierter Maßnahmen zu erreichen. Dazu gehören unter anderem weitgehende Effizienzvorgaben für Pkw und Lkw sowie grundlegende Reformen der Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe und Fahrzeuge. Damit die beschlossene CO<sub>2</sub>-Minderung um 40 bis 42 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990 erreicht werden kann, ist „das Ausschöpfen der technischen Potenziale der Fahrzeuge zwar notwendig, aber nicht ausreichend“, heißt es in einer Analyse des Berliner Thinktank Agora Verkehrswende.

In der im Auftrag von Agora Verkehrswende vom Öko-Institut und vom ICCT (international Council on Clean Transportation) angefertigten Untersuchung wird die „Klimaschutzlücke“, die Differenz zwischen dem Klimaschutzziel 2030 und der ohne weitere politische Weichenstellungen zu erwartenden Emissionsentwicklung, auf „mindestens 48 Millionen Tonnen“ CO<sub>2</sub>-Äquivalente beziffert. Wieviel davon mit Hilfe welcher konkreten Instrumente eingespart werden könnte ist Gegenstand des ersten Teils der Studie. Dabei zeigt sich, dass ein Instrument allein nicht wirkmächtig genug ist, um das Klimaschutzziel zu erreichen. „Unser Gutachten macht klar, welche Wirkung von welchem Instrument zu erwarten ist“, sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende. „Entscheiden über den zielführenden Instrumentenmix muss aber die Politik.“

Zu befürchten ist allerdings laut Hochfeld, dass ohne eine ambitionierte Fortschreibung der Pkw-Effizienzstandards das Klimaschutzziel im Verkehr kaum erreicht werden kann. „Der im Herbst vergangenen Jahres von der EU-Kommission vorgelegte Vorschlag vermindert den Treibhausgasausstoß um lediglich 3,5 Millionen Tonnen, das ist deutlich zu wenig“, so Hochfeld. „Wer die Klimaschutzziele ernst nimmt, muss sich in den jetzt auf EU-Ebene beginnenden Verhandlungen für deutlich ambitioniertere Standards stark machen.“

In der Agora-Studie werden die Klimaschutz-Wirkungen von insgesamt 12 Instrumenten analysiert, wobei für jeden Instrumententyp Varianten mit unterschiedlichen Ambitionsniveaus untersucht werden. So bringt eine Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw um 45 Prozent zwischen 2021 und 2030 eine Minderung um 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> (75 Prozent: 20 Mio. t). Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut auf Autobahnen in Höhe von 2 Cent pro Kilometer kann die Emissionen um 1,8 Millionen Tonnen senken (4 Cent auf allen Straßen: 12,8 Mio.t) und eine Angleichung der Dieselsteuer an die Steuer auf Benzin kann für

### Pressekontakt:

**Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation**

**E:** fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

3,7 Millionen Tonnen weniger CO<sub>2</sub> sorgen (Angleichung plus Erhöhung um 15 Cent pro Liter: 9,2 Mio. t). Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung kann bis zu 5,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> vermeiden, ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen bis zu 3,5 Millionen Tonnen.

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs hat laut der Agora-Studie neben der direkten Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen einen erheblichen Zusatznutzen. Das Gleiche gilt für Investitionen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs. „Verkehrsverlagerung sorgt für weniger Lärm und vermindert den Ausstoß von Luftschadstoffen sowie den Flächen- und den Ressourcenverbrauch“, erklärt Dr. Wiebke Zimmer, stellvertretende Leiterin des Bereichs Ressourcen und Mobilität beim Öko-Institut. „Hinzu kommen positive Gesundheitseffekte, die individuell aber auch gesellschaftlich zum Tragen kommen“, so Zimmer.

Der zweite Teil der Agora Studie beinhaltet drei denkbare Szenarien mit jeweils unterschiedlicher Kombination und Ausprägung der Instrumente. Dabei zeigt sich, dass durch Effizienzsteigerung und Elektrifizierung von Fahrzeugen eine Emissionsminderung von rund 30 Millionen Tonnen möglich ist; für weitere knapp 20 Millionen Tonnen, die zum Schließen der Klimaschutzlücke nötig sind, müssten andere Instrumente sorgen.

Soll das Klimaschutzziel statt durch technische Effizienzsteigerung vor allem durch Maßnahmen und Instrumente erreicht werden, die zu Verlagerung und Reduktion der Verkehrsnachfrage führen, dann wären sehr hohe Kraftstoffsteuern oder Straßenbenutzungsgebühren notwendig; dafür ist die „politische und gesellschaftliche Akzeptanz“ erst noch zu schaffen, heißt es in der Agora-Studie.

Theoretisch denkbar ist es auch, den Verkehr mit wachsenden Mengen CO<sub>2</sub>-freier Kraftstoffe zu versorgen, die auf der Basis von erneuerbar erzeugtem Strom gewonnen werden. Wegen der enormen Energieverluste bei der Umwandlung von Strom in synthetischen Kraftstoff und der dabei entstehenden hohen Kosten ist es allerdings nicht nur die teuerste Variante des Klimaschutzes; zudem ist es „unwahrscheinlich, dass die notwendigen Mengen der CO<sub>2</sub>-freien Kraftstoffe, die dann im Jahr 2030 zur Erreichung des Klimaschutzziels notwendig wären, tatsächlich bereitgestellt werden könnten“, so die Studie.

„Die in Kürze beginnende heiße Phase der Verhandlungen über die europäischen Pkw- CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte bis 2030 sind eine Chance für den Klimaschutz. Verstreicht sie allerdings ungenutzt, wären sehr unpopuläre Maßnahmen notwendig, um den Verkehr auf einen klimaverträglichen Pfad zu bringen“, so der Agora Direktor Christian Hochfeld. „Je weniger Ambition bei den Effizienzstandards und bei der Elektrifizierung der Fahrzeuge an den Tag gelegt wird, desto mehr muss bei den unbequemen nationalen fiskalischen Maßnahmen getan werden.“

Die Studie mit dem Titel: „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“ steht unter [www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de) kostenlos zum Download zur Verfügung.

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.

**Pressekontakt:**

**Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation**

**E:** fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76