

Straßenverkehr

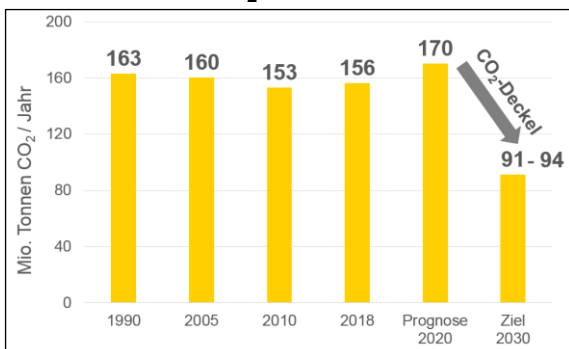
CO₂-Deckel bei Benzin und Diesel wirken lassen. CO₂-Flottengrenzwerte abschaffen

Um was geht es?

Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr sinkt der CO₂-Ausstoß nicht – im Unterschied zu Industrie und Stromerzeugung, wo es einen sinkenden CO₂-Deckel gibt. In Deutschland wurden 2018 insgesamt ca. 866 Mio. Tonnen CO₂ ausgestoßen. Davon stammten 163 Mio. Tonnen aus dem Verkehr bzw. rund 156 Mio. Tonnen aus dem Straßenverkehr.

CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr: Klimaschutzziel mit CO₂-Deckel zu erreichen



Quellen: UBA-Projektionsbericht 2019; Klimaschutzprogramm 2030

Laut Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sollen die Emissionen im Verkehr im Jahr 2030 auf 95 bis 98 Mio. Tonnen CO₂ sinken, d.h. auf 91 bis 94 Mio. Tonnen im Straßenverkehr. Das entspricht einer Reduktion um 40 bis 42 % gegenüber 1990. Gemessen am Ausstoß in 2018 müssten im Zeitraum von 2020 bis 2030 die Emissionen jährlich um gut 6 Mio. Tonnen sinken.

Ab 2021 führt der Bund einen nationalen Zertifikatehandel für Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brenn- und Kraftstoffe ein. So wird der jährliche CO₂-Ausstoß in den Sektoren Wärme und Verkehr gedeckelt. Die Preise für CO₂-Zertifikate sind bis mdst. 2026 staatlich fixiert: Laut Ergebnis im Vermittlungsausschuss steigen sie von 25 Euro pro Tonne CO₂ im Jahr 2021 bis 55 Euro pro Tonne CO₂ im Jahr 2025.

Was braucht die Wirtschaft?

Klimaschutz im Verkehr im Einklang mit den Belangen der Unternehmen

Die Kosten und der administrative Aufwand für Bürger und Betriebe sollen so gering wie möglich sein, wenn nun auch im Straßenverkehr zurecht ambitionierte Ziele zur Reduktion des Ausstoßes von CO₂ angepackt werden.

Was ist zu tun?

CO₂-Zertifikatehandel mit sinkendem Deckel einführen, aber ohne Fixpreise

- Staatlich fixierte CO₂-Preise abschaffen
Die im Brennstoffemissionshandelsgesetz bis mindestens 2026 festgelegten Preise der CO₂-Zertifikate verteuern die CO₂-Reduzierung. Sie bewirken nichts für den Klimaschutz, sondern verteuern ihn nur unnötig. Ökologisch relevant ist allein die CO₂-Menge, nicht der CO₂-Preis. Der nationale Emissionshandel sollte auf Fixpreise verzichten.
- Technologieoffenheit wahren
Bürger und Betriebe sollen frei entscheiden, wie sie ihren CO₂-Ausstoß am wirtschaftlichsten reduzieren können, z.B. indem sie ein sparsameres Auto oder Elektrofahrzeug fahren, ihre Fahrweise anpassen, mehr Biokraftstoffe, Wasserstoff oder treibhausgasneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe tanken, oder Personen- und Güterverkehre auf Busse und Bahnen verlagern.
- Neuwagen-Grenzwerte nicht regulieren
CO₂-Grenzwerte für Neuwagen brauchen nicht länger reguliert werden. Die Absenkung ist schon jetzt mit hohen Kosten verbunden. Bestandsfahrzeuge werden dabei nicht erfasst. Der neue CO₂-Deckel hingegen erfasst den Ausstoß aller Fahrzeuge.