

### KLIMASCHUTZ

## An der Zapfsäule droht mächtig Ärger

**Die neue Bundesregierung muss Millionen Tonnen Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor vermeiden, um die Klimaziele zu erreichen. Tanken wird teurer.**

Daniel Delhaes Berlin

Es ist eine Zahl, die auf den ersten Blick abstrakt wirkt: 20 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Exakt diese Menge wird der nächste Bundesverkehrsminister schnell einsparen müssen, um die Klimaziele einzuhalten. Spätestens an der Zapfsäule dürften Autofahrer jedoch die allzu realen Auswirkungen spüren.

Der Benzinpreis wird allein 2022 um rund 70 Cent steigen müssen, um jenes Klimaziels im Verkehrssektor über ein faktisches Fahrverbot via Portemonnaie schnell zu erreichen. Für eine Familie mit zwei Autos auf dem Land steigen die Ausgaben für Mobilität um 1800 Euro im Jahr, wie das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung errechnet hat.

Hält sich die nächste Bundesregierung an bestehende Gesetze, dann wird ihr kaum etwas anderes übrig bleiben. Kein Wunder, dass diese Zahl die Koalitionsverhandlungen dominieren wird, will doch keine neue Regierung eine Gelbwestenbewegung wie in Frankreich heraufbeschwören oder der AfD Vorschub leisten.

Und doch: Deutschland hat sich mit der EU verpflichtet, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu wirtschaften. Erst vor wenigen Tagen schlugen die Vereinten Nationen Alarm, dass die Welt bereits im Jahr 2030 um 1,5 Grad wärmer sein dürfte als eigentlich für 2050 geplant - weil die Klimaziele verfehlt werden.

Hierzulande soll das Klimaschutzgesetz genau das verhindern: Demnach muss jeder Sektor der Gesellschaft, ob nun **Energie**, Industrie, Gebäude, Verkehr oder Landwirtschaft seinen Beitrag leisten - und zwar jährlich. Verfehlt ein Sektor sein Jahresziel, dann muss der Minister binnen drei Monaten ein Sofortprogramm vorlegen, das ein Expertenrat bewertet und das die Bundesregierung dann "schnellstmöglich" beschließen und umsetzen muss.

"Wenn Ziele verfehlt werden, muss künftig schnell nachgesteuert werden", erklärt auch das Umweltministerium den Mechanismus des Gesetzes. Auch weil das Bundesverfassungsgericht einen generationenübergreifenden Lastenausgleich eingefordert hatte, kam die Regelung zustande.

/// Die Lücke wird noch größer // .

Vor allem im Verkehrssektor sieht es düster aus: In zwei Berichten hat die Bundesregierung bereits jene Lücke von 20 Millionen Tonnen für das kommende Jahr identifiziert, die bis 2030 sogar auf mehr als das Doppelte anwächst. In diesem Jahr wird die Lücke mit sieben Millionen Tonnen noch scheinbar klein ausfallen, die anschließende Aufregung aber sicher nicht angesichts der drohenden Konsequenzen.

Ein kleiner Vergleich illustriert die Dimension: Das immer wieder heiß diskutierte Tempolimit auf Autobahnen brächte nur zwei Millionen Tonnen, also ein Zehntel der nötigen Einsparung. Ein sofortiges Verkaufsverbot von Verbrennerautos spart sechs Millionen Tonnen pro Jahr ein, wie die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) vorrechnet. Um 20 Millionen Tonnen einzusparen, müssten etwa von heute auf morgen doppelt so viele Menschen mit Bus und Bahn fahren. Es käme zum Verkehrsinfarkt.

Bis 2030 muss der Verkehrssektor nicht nur seine derzeitige Lücke, sondern regulär die enorme Menge von 65 Millionen Tonnen einsparen. Dabei wächst der Verkehr stetig. Wie wenig Spielraum ein Verkehrsminister ganz gleich welcher Partei haben wird, verrät der Projektionsbericht der Regierung.

Darin finden sich 22 mögliche Maßnahmen wie der bereits beschlossene CO<sub>2</sub> - Preis von heute 25 Euro je Tonne - was sieben Cent auf den Liter Benzin bedeutet - ansteigend auf 55 Euro bis 2025, ökologische Steuern, Förderprogramme, Investitionen in Schiene und Nahverkehr oder ein Auslaufen der EEG-Umlage auf Strom und das Ende von Kanalgebühren für Binnenschiffe. Das alles hilft, gerade 11,3 Millionen Tonnen einzusparen - und das auch erst im Jahr 2025. Die 70 Cent entsprechen indes einen CO<sub>2</sub> - Preis von 250 Euro.

Sogar der immer wieder von der Politik als Allheilmittel beschworene Plan, Verkehr von der Straße auf Bus und Bahn zu verlagern, hilft wenig: Optimistische 6,5 Millionen Tonnen weniger CO<sub>2</sub> beträgt das Einsparpotenzial auf der Schiene; im Nahverkehr rechnen die Experten von Wirtschaft, Wissenschaft bis hin zu Umweltverbänden mit bestenfalls sieben Millionen

Tonnen - indes frühestens 2030.

Bereits die NPM, ein unabhängiges Beratergremium der Bundesregierung, kam zu dem Schluss, dass eigentlich nur der konsequente Umstieg auf neue Antriebe bei Autos und Lkw ohne fossile Kraftstoffe helfen werde, die Klimaziele im Verkehrssektor zumindest annähernd zu erreichen.

/// Nur geringe Akzeptanz //

Die Debatte zeige "die Ineffizienz der jährlichen Sektorenziele im Bundesklimaschutzgesetz deutlich", sagte Professorin Karen Pittel, Leiterin des Münchener Ifo-Zentrums für **Energie**, Klima und Ressourcen. Sie seien unflexibel "und führen damit absehbar zu höheren Kosten", stellte sie klar.

"Im Verkehrssektor würden nicht einmal heftig umstrittene Maßnahmen, wie ein Verbot innerdeutscher Flüge oder Tempolimits, ausreichen, um die prognostizierte Lücke zu schließen. Der kurzfristig notwendige Anstieg des CO<sub>2</sub> - Preises wäre absehbar so hoch, dass er zu erheblichen Akzeptanzproblemen führen würde."

Ob es aber politisch realistisch ist, das Gesetz noch einmal zu ändern? CSU-Chef Markus Söder traut es sich zu: "Wir sollten über ein besseres Klimaschutzgesetz nachdenken." Das Ziel müsse sein, schnell "die Stromerzeugung zu 100 Prozent auf **erneuerbare Energien** umstellen" und Stromleitungen zu bauen. Seinem Kanzlerkandidaten, CDU-Chef Armin Laschet, schwebt eine Steuerreform vor, "in der sich der Gedanke des ökologischen Umbaus wiederfindet". Und da Kanzlerkandidat Olaf Scholz den Spritpreis auch nicht schnell anheben will, müsste auch er in Koalitionsverhandlungen über das Gesetz und die Klimälücke im Verkehr nachdenken - jene 20 Millionen Tonnen Kohlendioxid.

Doch sind da noch die Grünen: Zwar setzt Grünen-Kandidatin Annalena Baerbock auch auf langfristige Maßnahmen: Sie will "nur noch emissionsfreie Autos neu" zulassen und den Kohleausstieg vorziehen. Beides soll aber erst ab 2030 gelten und kommt sogar der SPD nah, die ab 2030 15 Millionen neue E-Autos auf dem Markt haben will - was dem Ende des Verbrenners entspricht.

Doch wollen die Grünen auch das Gesetz ändern, aber "nachscharfen, jahres- und sektorenscharf ausbuchstabieren, die Rolle des Expertenrats für Klimafragen stärken". So steht es zumindest im Wahlprogramm.

Kasten: ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

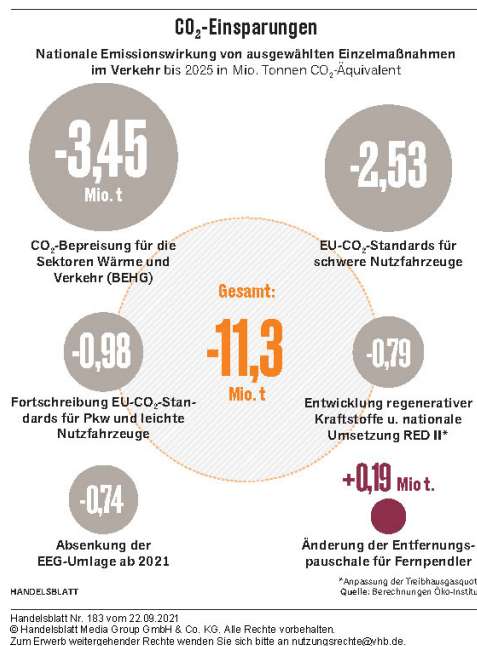
Wir sollten über ein besseres Klimaschutzgesetz nachdenken.

Markus Söder  
CSU-Chef

6,5 Millionen Tonnen weniger CO<sub>2</sub> beträgt das Einsparpotenzial der Schiene.

Quelle: NPM-Studie

*Delhaes, Daniel*



Quelle:	Handelsblatt print: Nr. 183 vom 22.09.2021 Seite 010
Ressort:	Politik
Börsensegment:	org


**Dokumentnummer:** FFCFF68C-D507-416D-A8B3-A9863E86AFDE

---

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.wiso-net.de/document/HB\\_FFCFF68C-D507-416D-A8B3-A9863E86AFDE%7CHBPM\\_FFCFF68C-D507-416D-A8B3-A9863E86AFDE](https://www.wiso-net.de/document/HB_FFCFF68C-D507-416D-A8B3-A9863E86AFDE%7CHBPM_FFCFF68C-D507-416D-A8B3-A9863E86AFDE)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH