

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Cem Özdemir, Lisa Badum, Stephan Kühn (Dresden)
Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stefan Schmidt,
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Bericht der AG 1 der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (19. Wahlperiode) haben sich die Vertragspartner darauf verständigt, eine Kommission einzurichten, die „unter Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie betroffenen Ländern und Regionen“ Anfang 2019 eine Strategie „Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ mit verlässlicher Zeitschiene erarbeiten sollte (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 75).

Mit der Einberufung der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) ist der Auftrag jedoch im Widerspruch zum Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD keiner eigständigen Kommission übertragen worden, sondern einer Arbeitsgruppe (AG 1) innerhalb der NPM. Mit Blick auf die Zielsetzung des Klimaschutzplans 2050 sollte die AG 1 ursprünglich bis Ende 2018 Maßnahmenvorschläge erarbeiten, die die Einhaltung des Klimaschutzziels 2030 für den Verkehrssektor, also eine Reduktion der Klimagase bis 2030 um 42 Prozent gegenüber 1990 ermöglichen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5286). Dies entspricht einer Zielgröße von 95 bis 98 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehrssektor.

Bereits vor Abschluss des Berichtes der AG 1 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer Druck auf die Expertinnen und Experten ausgeübt, damit bestimmte Instrumente von vornherein nicht im Bericht erscheinen („Ja, die Vorwürfe stimmen, weil das meine Politik ist“, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in der Sendung „Bericht aus Berlin“ vom 24. März 2019, ARD).

Mit Verzögerung hat die AG 1 am 26. März 2019 statt einem Abschlussbericht lediglich einen Zwischenbericht vorgelegt. Mit den im Zwischenbericht vorgeschlagenen Instrumenten können die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehr nicht erreicht werden. Die AG kommt selbst zu dem Schluss, dass eine „signifikante Lücke“ bleibt (Zwischenbericht der AG 1, S. 75).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum hat die AG 1 der NPM im März 2019 nur einen „Zwischenbericht“ vorgelegt und nicht, wie angekündigt, einen Bericht (vgl. Bundestagsdrucksache 19/7797)?
2. Welche Gründe haben dazu geführt, dass die AG 1 den Bericht nicht wie angekündigt bis Ende 2018 vorgelegt hat (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5286)?

3. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die AG 1 einen Abschlussbericht erarbeitet, der ein Instrumentenpaket enthält, mit dem sich die Klimaziele im Verkehrssektor bis 2030 erreichen lassen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Klimalücke im Verkehr bis 2030 zu schließen?

4. Welche weiteren Maßnahmen zur Reduktion von CO₂ im Verkehrssektor, die nicht im Zwischenbericht der AG 1 der NPM enthalten sind, wird die Bundesregierung im Laufe dieser Legislaturperiode umsetzen, und wie viele Tonnen CO₂ sollen mit den entsprechenden Maßnahmen jeweils eingespart werden (bitte tabellarisch auflisten)?
5. a) Welche konkreten Maßnahmen für den Klimaschutz im Verkehrssektor enthält der Zwischenbericht der AG, und wie hoch sind der jeweilige Investitionsbedarf und die entsprechenden Kosten für deren Umsetzung (bitte einzeln aufschlüsseln und Gesamtsumme der Kosten nennen) nach Kenntnis der Bundesregierung?
- b) Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung bis wann aus dem Zwischenbericht umsetzen, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, nicht innerhalb dieser Legislaturperiode umzusetzen?
- c) Wie wird die Bundesregierung die von der Kommission im Zwischenbericht vorgeschlagenen Maßnahmen finanzieren?
- d) Welche Maßnahmen des Zwischenberichtes sind bereits in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung abgebildet?
- e) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Differenz zwischen den bereits in der Finanzplanung abgebildeten und den im Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen?
- f) Welche Investitionsmittel im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen nach den Planungen der Bundesregierung in den Jahren 2020 bis 2023 jeweils genutzt werden, um die von der Kommission in ihrem Zwischenbericht vorgeschlagenen Maßnahmen zu finanzieren?
6. Nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung aus den vorgelegten Maßnahmen der AG 1 und etwaigen weiteren Maßnahmen diejenigen auswählen, die tatsächlich umgesetzt werden, und wie wird dieser Auswahlprozess konkret ablaufen (bitte Akteure und Zeitplan angeben)?
7. Wird die Bundesregierung die Empfehlungen des Zwischenberichts für einen Prüfauftrag „einer CO₂-Bepreisung über Non-ETS-Sektoren“ annehmen?
- Wenn ja, mit welchem konkreten Prüfauftrag, und bis wann soll dieser abgeschlossen sein?
- Wenn ja, wird die Bundesregierung im Zuge der Überprüfung einer CO₂-Bepreisung ebenfalls eine umfassende Reform von Steuern und Abgaben auf Energie und Energieträger vornehmen, wie es die Empfehlung der AG 1 vorsieht, und wenn ja, nach welchen Kriterien wird eine Überprüfung des bestehenden Energiesteuersystems vorgenommen, und bis wann soll diese abgeschlossen sein?
- Wenn nein, warum nicht?
8. Aus welchen konkreten Gründen ist die Bundesregierung bezüglich eines Prüfauftrags der AG 1 in der NPM zur Einführung einer CO₂-Bepreisung skeptisch, und auf welchen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht diese Skepsis (vgl. dpa-Meldung vom 27. März 2019 „Klimaschutz im Verkehr: Scheuer skeptisch zum CO₂-Preis“)?

9. Hat der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer versucht, bezüglich der Ausgestaltung des Zwischenberichts Einfluss auf den Leiter und die Mitglieder der AG 1 zu nehmen (vgl. Zitat Andreas Scheuer „Ja, die Vorwürfe stimmen, weil das meine Politik ist“, Sendung „Bericht aus Berlin“ vom 24. März 2019)?

Wenn ja, wie, wann, und auf wen genau (bitte aufschlüsseln)?

Wenn nein, worauf beziehen sich die Aussagen des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer?

10. Welche „Vorwürfe“ stimmen (vgl. Sendung „Bericht aus Berlin“ vom 24. März 2019)?

11. Trifft es zu, dass das BMVI bei der Erarbeitung des Zwischenberichts versucht hat zu verhindern, dass konkrete Instrumente und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele aufgenommen werden?

Wenn ja, auf welche Instrumente bzw. Maßnahmen trifft dies zu?

12. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die AG 1 völlig unabhängig – trotz der Äußerungen von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (etwa zum Tempolimit und Spritpreisen) – arbeiten konnte (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-vorschlaege-laut-verkehrsministerium-nicht-zu-verantworten-a-1248809.html)?

13. Warum hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer während des laufenden Arbeitsprozesses der AG 1 einzelne diskutierte Instrumente öffentlich kommentiert?

14. Waren an der Erarbeitung des Zwischenberichts der AG 1 03/2019 „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“ Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Bundesministerien beteiligt?

Wenn ja, von welchen Bundesministerien waren Mitarbeitende an der Erarbeitung des Zwischenberichtes beteiligt, in welchem Maße bzw. Umfang waren sie beteiligt, und was war deren Mandat von Seiten der Bundesregierung?

15. Welche Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren umgesetzt, und wie viele Tonnen CO₂ wurden dabei nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils pro Jahr eingespart (bitte nach Maßnahme, Datum der Einführung bzw. Umsetzung und CO₂-Einsparung aufschlüsseln)?

16. Welche Rolle spielten die drohenden Strafzahlungen im Rahmen der EU-Lastenteilung, welche sich laut Agora Energiewende und Agora Verkehrswende in den Jahren 2021 bis 2030 auf bis zu 60 Mrd. Euro belaufen könnten, für die Erarbeitung des Zwischenberichts der AG (www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Non-ETS/142_Nicht-ETS-Papier_WEB.pdf)?

17. Welche Bedeutung hat der Zwischenbericht der AG 1 der NPM für die Erarbeitung des Entwurfes des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten Klimaschutzgesetzes, und inwiefern wird die Bundesregierung die (Zwischen-)Ergebnisse der AG 1 einfließen lassen?

18. Bis wann wird die Bundesregierung die Prüfung des Zwischenberichts der AG 1 der NPM abschließen und wann ist spätestens damit zu rechnen, dass der Aufforderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, sektorspezifische Klimaschutzmaßnahmen für die Erarbeitung eines Klimaschutzgesetzes zu liefern, Folge geleistet wird?

19. a) Welche Rolle werden die (Zwischen-)Ergebnisse der AG 1 in dem vom Bundeskabinett eingesetzten Klimakabinett spielen?
- b) Werden die (Zwischen-)Ergebnisse im Klimakabinett behandelt?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
20. Wird es einen Abschlussbericht der AG 1 geben?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Klimalücke zwischen den im Zwischenbericht genannten Instrumenten und den Klimaschutzziele 2030 der Bundesregierung?
22. Beabsichtigt die Bundesregierung, die im Verkehrsbereich ggf. nicht eingesparten bzw. einsparbaren CO₂-Volumina („Klimalücke“) auf andere Sektoren zu übertragen, um so insgesamt die CO₂-Einsparziele noch zu erreichen?
Wenn ja, in welchen Sektoren?
Wenn nein, warum nicht?
23. Wann wird die Bundesregierung spätestens konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehrssektor auswählen und festlegen?
24. Ist das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer geforderte Förderprogramm für private Ladestationen über 1 Mrd. Euro innerhalb der Bundesregierung abgestimmt (vgl. www.sueddeutsche.de/politik/e-autos-ladestationen-foerderprogramm-scheuer-1.4390194)?

Berlin, den 2. April 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion