



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, KLIMA UND ENERGIEWIRTSCHAFT

Stuttgart, 30.09.2016

I. Allgemeine Stellungnahme

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg begrüßt, dass die Bundesregierung das deutsche Klimaschutzziel 2050 im Lichte der Ergebnisse der Klimaschutzkonferenz von Paris mit konkreten Leitbildern, Meilensteinen und Maßnahmen unterlegen will. Die Ratifizierung des Abkommens setzt den Rahmen für die Klimaschutzanstrengungen in Deutschland und weltweit für die nächsten Jahre und Jahrzehnte. Dies unterstreicht die Verpflichtung Deutschlands und der anderen führenden Industrienationen, dazu beizutragen, „im Laufe dieses Jahrhunderts eine Dekarbonisierung der Weltwirtschaft zu erreichen, auch durch die Entwicklung und den Einsatz innovativer Technologien“ (S. 2, Z. 25 f.). Deutschland will in diesem Prozess eine Vorreiterrolle einnehmen und strebt bis 2050 die Dekarbonisierung an. Der Klimaschutzplan ist deshalb ein notwendiges Instrument, das als Kompass für einen umfassenden Struktur- und Kulturwandel unserer Gesellschaft angelegt sein sollte. Die Betrachtung der Klimaschutz-Strategie als Modernisierungsstrategie für unsere Volkswirtschaft wird begrüßt (Kapitel 2).

Notwendigkeit eines Klimaschutzgesetzes

Die bisherige Erarbeitung des Klimaschutzplans sowie die fehlende Verbindlichkeit der Inhalte und des weiteren Vorgehens machen dabei allerdings deutlich, dass Klimaschutz in Deutschland einen gesetzlichen Rahmen braucht, der wesentliche Inhalte, den Prozess und die Wirkung des Klimaschutzplans verbindlich regelt. Mit der Planung und Umsetzung der Klimaziele sind alle gesellschaftlichen Bereiche so wesentlich betroffen, dass es einer gesetzlichen Grundlegitimation für das Vorgehen bedarf. Viele Bundesländer haben dies bereits durch eigene Klimaschutzgesetze umgesetzt.

Sektorziele als wichtige Meilensteine

Die Absicht, jetzt klare Rahmenbedingungen auf dem Weg zu einer weitgehend klimaneutralen Gesellschaft zu formulieren, ist wichtig und richtig. Ausgehend von verbindlichen Klimaziele für die Jahre 2030 und 2050 müssen auf dieser Grundlage zunächst sektorale Treibhausgasreduzierungsziele für 2030 abgeleitet und in den Klimaschutzplan aufgenommen werden.

Konsistenz der Leitbilder und Meilensteine mit den Klimaschutzzielen

Eine Ausrichtung der deutschen Klimaschutzpolitik auf eine Treibhausgasminde rung am unteren Ende des Korridors von 80 bis 95 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 ist nicht kompatibel mit dem Emissionsminderungszielen des Übereinkommens von Paris. Um Konsistenz zwischen den nationalen Zielen und den internationalen Zusagen zu erreichen, muss die Bundesregierung eine Minderung am oberen Ende des Korridors anstreben und entsprechende Zwischenziele für alle Sektoren definieren, die diese Zielerreichung sicherstellen.

Die Wirkung der Maßnahmen und Meilensteine 2030 zum Erreichen des Minderungsziels 2030 muss belegt und auch in Hinblick auf das Langfristziel 2050, einer weitestgehenden Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft, bewertet werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass Prüfaufträge zwar gut und richtig sind, allein damit jedoch noch keine Klimawirkung erzielt wird, so dass insbesondere Maßnahmen, die Treibhausgasemissionen konkret reduzieren, vorgebracht werden müssen.

Szenarien in Bezug auf Emissionsminderungen und volkswirtschaftliche Entwicklung, die den Strategien im Klimaschutzplan zu Grunde liegen, sollten transparent gemacht werden. Die Entwicklung der CO₂-Minderung in den einzelnen Sektoren und die volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen kann so im Verhältnis zu möglichen Referenzentwicklungen betrachtet und bewertet werden.

Orientierung durch Benennung zentraler Meilensteine 2030

Es ist zu beachten, dass viele Investitionen, die in den nächsten 15 Jahren getätigt werden, in ihrer Klimawirkung weit über 2050 hinausgehen. Daher müssen bereits heute Weichen für die langfristige Entwicklung der Treibhausgasemissionen gestellt werden, um die Zielerreichung 2050 sicherzustellen. Unter Berücksichtigung von Investitions- und Nutzungszyklen müssen in vielen Bereichen Standards im Jahr 2030 bereits den Anforderungen einer weitgehenden Dekarbonisierung im Jahr 2050 genügen. Aus diesem Grund sollten wichtige, aus dem Klimaschutzplan-Entwurf zwischenzeitlich entfernte Meilensteine, wieder aufgenommen werden. Hierzu gehört insbesondere, dass ab 2030 keine Neuinstallationen von Heizsystemen, die auf Verbrennung fossiler Brennstoffe beruhen, stattfinden. Weiterhin sollte das energetische Anforderungsniveau von Neubauten – wie im ersten Entwurf des Klimaschutzplans (Stand 20.04.2016) vorgesehen – bis 2030 auf einen Wert unterhalb von 30 kWh/m²a weiterentwickelt und die Sanierungen von Bestandgebäuden ambitioniert vorangetrieben werden, so dass bis 2050 ein

klimateutraler Gebäudebestand erreicht werden kann. Auch im Verkehrsbereich muss der weit überwiegende Teil der Neuzulassungen 2030 über einen elektrischen Antrieb oder einen anderen Antrieb auf Basis regenerativer Energie verfügen. Auf EU-Ebene sollte die Bundesregierung sich deswegen auf eine Minderung der Treibhausgasemissionen je Fahrzeugkilometer von mind. 45 Prozent ggü. 2010 einsetzen.

Schlüsselsektor Energiewirtschaft

Der Energiewirtschaft und insbesondere der Stromerzeugung kommt bei dem Ziel einer weitgehenden Treibhausgasneutralität bis zur Mitte des Jahrhunderts eine Schlüsselrolle zu. Es ist technisch und wirtschaftlich möglich, die Stromerzeugung langfristig (nahezu) vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen. Die Dekarbonisierung der Sektoren Wärme und Verkehr erfordert allerdings eine erhöhte Elektrifizierung (Sektorkopplung). Vor diesem Hintergrund ist langfristig mit einem deutlich steigenden Stromverbrauch zu rechnen. In Bezug auf 2030 geht der Klimaschutzplan noch von einem spürbaren Rückgang des Bruttostromverbrauchs aus. Angesichts der Bedeutung der zunehmenden Elektrifizierung kann jedoch bezweifelt werden, ob dieser Rückgang, auch bei erheblicher Steigerung der Energieeffizienz, tatsächlich eintreten wird. Insbesondere die Ausbauziele für erneuerbare Energien müssen sich an diesen zu erwartenden Verbrauchssteigerungen orientieren.

Der Klimaschutzplan sollte ein konkretes Ziel oder einen Zielkorridor für die THG-Minderung in der Stromerzeugung vorgeben, statt lediglich von einem „angemessenen Beitrag“ zu sprechen. Eine Orientierung am Mindestziel für alle Sektoren von -55% bis 2030 für die Stromerzeugung ist dabei zu wenig ambitioniert. Aufgrund der zunehmenden Sektorkopplung ist eine rasche Emissionsminderung in der Stromerzeugung wesentliche Voraussetzung für die Dekarbonisierung der übrigen Sektoren. Das in einem vorherigen Entwurf des Klimaschutzplans formulierte Ziel einer Halbierung der aktuellen Emissionen der Energiewirtschaft auf 170-180 Mio. t bis 2030 erscheint hier eine sinnvolle Zielgröße. Dies entspräche einer Reduktion um -61% bis -64% gegenüber 1990.

Klimaschutz als Querschnittsziel

Im Klimaschutzplan sind die verschiedenen Ebenen der Klimaschutzpolitik sowie die Schnittstellen zu anderen Bereichen, wie Nachhaltigkeit oder Ressourceneffizienz, genannt. Diese integrierte bzw. ressortübergreifende Sichtweise entspricht im Grunde dem Nachhaltigkeitsansatz, bei einer Maßnahme immer auch die Wirkungen auf andere Bereiche im Blick zu haben. Voraussetzung dafür ist eine integrierte Sichtweise der Akteure und eine Integration in das Verwaltungs- und Planungshandeln. Dabei ist es wichtig, dass die Ziele und Maßnahmen in diesen Bereichen aufeinander abgestimmt sind. Ein Klimaschutzplan der Bundesregierung muss dafür Sorge tragen, dass Deutschland einen angemessenen Beitrag dazu leistet, die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen und dabei seiner besonderen Vorreiterrolle gerecht wird. Dafür muss sie sich für eine konsistente Ausgestaltung der Anstrengungen in berührten Politikbereichen auf internationaler, EU- und Bundesebene einsetzen. Das Klimaschutzziel sollte rahmengebend sein für die Ausgestaltung auch anderer aktueller Vorhaben, wie bspw. die Fragen zum Stromsektor 2030 und zur Energieeffizienz, die aktuell diskutiert werden. Dazu gehört auch ein Ausstieg aus der Kohleverstromung deutlich vor 2050.

Verbindliches Verfahren für die Erstellung des Klimaschutzplans

„Mit dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung stehen wir am Anfang eines Prozesses“ (S. 5, Z. 36 f.). Das jährliche Monitoring und die Fortschreibung des Klimaschutzplans spätestens alle fünf Jahre unter breiter Beteiligung betroffener Akteure erscheint uns im Hinblick auf den langen Betrachtungszeitraum bis 2050 und der Unbestimmtheit des technologischen Fortschritts und der ökonomischen Entwicklungen sinnvoll. Jedoch sind im bisherigen Entwurf sowohl die Kommunen als auch die Länder als Akteure weitestgehend ausgeblendet. Durch regelmäßige Abstimmung zwischen Bund und Ländern bei der Umsetzung und Fortschreibung des Klimaschutzplans und der Maßnahmenprogramme könnten jedoch Synergien genutzt werden, die zu einer effektiveren Klimaschutzpolitik für Deutschland führen. Wie aktuell in der BLAG KliNa diskutiert, sollte dazu unterhalb der BLAG KliNa ein ständiges Gremium zum Klimaschutz eingerichtet werden.

II. Stellungnahme zu ausgewählten Punkten:

Im Folgenden sind konkrete Hinweise zu einzelnen Maßnahmen, gegliedert nach Handlungsfeldern, zu finden. Auf Grund der fehlenden Konkretisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine umfassende Bewertung des Klimaschutzplans jedoch erst bei Vorliegen des detaillierten Maßnahmenprogramms möglich. Es wird darum gebeten, die Länder weiterhin umfassend und frühzeitig im Rahmen der Bund-Länder-Gremien zu beteiligen.

Internationaler Kontext

S. 5 Z. 20: In diesem Kontext ist davon auszugehen, dass hier ein „20-Prozent-Anteil erneuerbarer Energien“ (statt „20 Prozent Anteil industrieller Produktion“) gemeint ist. Die Formulierung S. 5 Z. 24 („europäischen Investitionszielen von 20 Prozent Industrieproduktion im Jahr 2020“) sollte außerdem überprüft werden.

1. Klimaschutz in der Energiewirtschaft

1. Ausbau der erneuerbaren Energien

Der Ausbau der erneuerbaren Energien steht im Zentrum der Dekarbonisierung der Energiewirtschaft. Ein Großteil wird dabei auf Wind- und Solarenergie entfallen. Die Festlegung des jährlich anzustrebenden Zubaus muss sich an einer ambitionierten Emissionsminderung für 2030 und dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 orientieren. Dabei ist festzustellen, dass die nun im EEG 2017 festgelegten Ausbaumengen, insbesondere für Windenergieanlagen an Land, nicht ausreichen werden, um die langfristigen Klimaschutzziele einzuhalten. Dies gilt insbesondere, wenn der zu erwartende Anstieg der Stromnachfrage berücksichtigt wird.

In Bezug auf Onshore-Windenergie sollte daher, wie im EEG 2014 vereinbart, ein Nettozubau von mindestens 2,5 GW pro Jahr angesteuert werden. Hier wird im derzeitigen Entwurf des Klimaschutzplans kein konkreter Zielwert festgelegt. Durch die Anhebung gegenüber dem EEG 2017 würden keine erheblichen Mehrkosten entstehen. Gleichzeitig würde dies stabile Rahmenbedingungen und Planungssicherheit für die Windenergiebranche und einen deutlich dynamischeren Ausbau der erneuerbaren Energien gewährleisten.

In Bezug auf Photovoltaik muss sichergestellt werden, dass der angestrebte jährliche Zubau von mindestens 2,5 GW auch tatsächlich wieder erreicht wird, z.B. durch eine geringere Degression der Vergütung von Dachanlagen oder eine Stärkung von Mieterstrommodellen. Dies sollte im Klimaschutzplan explizit aufgenommen werden.

Bürgerenergieprojekte haben wesentlich zum regionalen Ausbau der erneuerbaren Energien beigetragen. Es bleibt abzuwarten, inwiefern bei Umstellung auf wettbewerbliche Ausschreibungen und unter den getroffenen Sonderregelungen für Bürgerenergieprojekte im EEG 2017 die Akteursvielfalt erhalten bleibt. Im Klimaschutzplan sollte deutlicher hervorgehoben werden, dass bei einer Fehlentwicklung geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Akteursvielfalt beim Ausbau der erneuerbaren Energien zu gewährleisten.

Die Ausbauziele sollten in regelmäßigen Abständen überprüft und ggf. angepasst werden, um zeitnah auf mögliche Fehlentwicklungen reagieren zu können (z.B. bei einem stärkeren Wachstum der Stromnachfrage).

2. Ausstieg aus der Kohleverstromung

Ein Ausstieg aus der Kohleverstromung noch deutlich vor 2050 ist eine der wesentlichen Voraussetzungen zur Erreichung des Langfristziels der Treibhausgas-Neutralität. Im derzeitigen Entwurf des Klimaschutzplans ist nur von einer „schrittweisen Reduzierung der Stromproduktion in Kohlekraftwerken“ die Rede. Hier bedarf es einer deutlich klareren Aussage.

Eine ambitionierte Emissionsminderung bis 2030 sowie die kosteneffiziente Erfüllung des Langfristziels kann nur erreicht werden, wenn frühzeitig im Dialog mit den Betroffenen ein verbindlicher Ausstiegspfad für die Kohleverstromung festgelegt wird. Dies würde den betroffenen Regionen und Unternehmen zudem die nötige Planungssicherheit geben und weitere Fehlinvestitionen, auch im Braunkohletagebau, vermeiden.

Hierzu muss im Klimaschutzplan klargemacht werden, dass die geplante Kommission „Klimaschutz, Wachstum, Strukturwandel und Vollendung der Energiewende“ auch das Ziel haben sollte, sich auf einen verbindlichen Kohleausstiegspfad zu verständigen. Ein Beschluss sollte möglichst frühzeitig vorliegen, um die langfristige Planbarkeit zu gewährleisten. Der Dialogprozess soll dabei Fragen zum Strukturwandel, der Versorgungssicherheit und der Bezahlbarkeit explizit adressieren und Wege finden, wie der Rückgang

des Braunkohleabbaus und der Kohleverstromung in den betroffenen Revieren sozialverträglich gestaltet werden kann. Bei Festlegung eines nationalen Kohleausstiegs müssen zudem die Wechselwirkungen mit dem europäischen Emissionshandel berücksichtigt werden, d.h. auch auf europäischer Ebene muss eine entsprechend positive Wirkung für den Klimaschutz sichergestellt werden.

3. Transformation des Finanzierungssystems

Im Entwurf des Klimaschutzplans wird die Notwendigkeit einer Transformation des Finanzierungssystems für den Ausbau der erneuerbaren Energien angesprochen. Um zu gewährleisten, dass alle energieverbrauchenden Sektoren angemessen an der Finanzierung beteiligt sind, soll die Anreiz- und Lenkungswirkung der derzeitigen staatlich veranlassten Energiepreisbestandteile überprüft werden.

Eine Verknüpfung mit der ebenfalls im Klimaschutzplan angesprochenen Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform (Kapitel 5.7.) erscheint sinnvoll. Durch eine stärkere Ausrichtung der Energiesteuer am CO₂-Gehalt der besteuerten Energieträger könnte ein Teil der Kosten des Ausbaus der erneuerbaren Energien getragen werden und die Belastung der Endverbraucherstrompreise, insbesondere durch die EEG-Umlage, verringert sowie die Basis der Finanzierung der Energiewende verbreitert werden.

4. Stärkung des ETS

Der Emissionshandel (ETS) ist eines der zentralen Instrumente der europäischen Klimapolitik. Infolge der enormen Zertifikatsüberschüsse und des dementsprechend niedrigen Preisniveaus kann der Emissionshandel derzeit jedoch die erwartete Lenkungswirkung hin zu Investitionen in CO₂-arme Technologien nicht entfalten.

Dementsprechend wird im Entwurf des Klimaschutzplans die Notwendigkeit einer Stärkung des ETS hervorgehoben, ohne jedoch, abgesehen von einer fortlaufenden Überprüfung der Marktstabilitätsreserve (MSR), konkrete Maßnahmen zu nennen. Es ist jedoch anzuzweifeln, ob der Mechanismus der MSR ausreichen wird, um ein langfristiges Knappheitssignal auszulösen.

Daher sollte im Klimaschutzplan klar angesprochen werden, dass sich die Bundesregierung für eine weitere Verschärfung des ETS einsetzt, beispielsweise durch die Vorgabe eines europaweiten CO₂-Mindestpreises, die die langfristige Lenkungswirkung des Emissionshandels gewährleisten würde, ohne das kosteneffiziente marktbasierende Handelssystem zu beeinträchtigen.

5. Kraft-Wärme-Kopplung

Es wird begrüßt, dass die Bedeutung der (vorzugsweise erdgasbasierten) Kraft-Wärme-Kopplung und das Bestreben, deren Anteil bis 2025 auf 120 TWh zu erhöhen, im Entwurf des Klimaschutzplans bekräftigt wird. Hier besteht eine weitere Verbindung zur Dekarbonisierung des Wärmesektors durch eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien in Wärmenetzen. Aufgrund der langen Investitionszyklen ist dabei sicherzustellen, dass Fehlinvestitionen vermieden und zeitnah geeignete Maßnahmen umgesetzt werden, die eine (nahezu) vollständige Dekarbonisierung der KWK-Anlagen bis spätestens 2050 sicherstellen.

6. Sektorkopplung

Der engeren Verzahnung der Sektoren Strom, Wärme und Verkehr wird bei der langfristigen Dekarbonisierungsstrategie eine bedeutende Rolle zukommen. Es ist daher zu begrüßen, dass im Entwurf des Klimaschutzplans Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich der Sektorkopplung explizit hervorgehoben werden. Auch eine Überprüfung der Rahmenbedingungen für die Sektorkopplung, insbesondere für eine verstärkte regionale Integration überschüssiger Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, ist dringend erforderlich. Dies muss in enger Verbindung mit der Einführung gezielter Anreize für Flexibilitätsoptionen auf der Nachfrageseite und einer verstärkten Beteiligung erneuerbarer Energien an der Bereitstellung von Systemdienstleistungen erfolgen.

7. Netzausbau

Ein zügiger Ausbau der Stromnetze, insbesondere der HGÜ-Leitungen von Nord nach Süd, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Integration der erneuerbaren Energien und eine Begrenzung der Kosten für das Netzengpassmanagement. Im derzeitigen Entwurf des Klimaschutzplans wird das Thema Netzausbau und seine Bedeutung für die Energiewende nicht erwähnt. Ein Bekenntnis zu einem raschen Netzausbau und dem Abbau möglicher Hindernisse wäre wünschenswert.

8. Versorgungssicherheit

Der Entwurf des Klimaschutzplans befasst sich nur am Rand mit der langfristigen Gewährleistung der Versorgungssicherheit in einem auf erneuerbaren Energien basierendem Stromsystem. Zur Absicherung der Versorgungssicherheit werden als Übergangstechnologie moderne, hocheffiziente Erdgaskraftwerke benötigt. Die nun im Strommarktgesetz festgelegte Beibehaltung des Energy-only-Marktes in Verbindung mit einer Reservevorhaltung kann den notwendigen Neubau solcher Kraftwerke nicht gewährleisten. Daher wird sich langfristig erneut die Frage nach geeigneten und kosteneffizienten Rahmenbedingungen zur Gewährleistung einer zuverlässigen und CO₂-armen Stromversorgung stellen. Dies sollte auch im Klimaschutzplan erwähnt werden.

9. Forschung und Entwicklung

Es wird das im Entwurf des Klimaschutzplans formulierte Ziel begrüßt, die Energieforschungsförderung binnen zehn Jahren zu verdoppeln. Die Förderung sollte dabei strikt an den Anforderungen der Energiewende ausgerichtet sein – eine Förderung fossiler Technologien muss ausgeschlossen werden.

2. Strategie für klimafreundliches Bauen und Wohnen

Anknüpfend an die ESG wird mit dem Zielniveau für den Primärenergieverbrauch im Jahr 2050 (40 bzw. 52 kWh/m²a in Wohn- bzw. Nichtwohngebäuden) ein einigermaßen akzeptables Niveau angestrebt. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass dieses Ambitionsniveau hinter den Vorstellungen der Europäischen Kommission zurückbleibt, wie sie sich aus den am 29. Juli 2016 veröffentlichten Leitlinien zur Förderung von Niedrigstenergiegebäuden (Empfehlung (EU) 2016/1318 – L208/46 ff.) ergeben.

Dort wird für die Klimazone ozeanischer Raum, zu der auch Deutschland zählt, ein Primärenergiebedarf von 15-30 kWh/m²a für EFH angegeben, der ab 2021 als Niedrigstenergiegebäudestandard gelten und 2050 grundsätzlich im gesamten Gebäudebestand angestrebt werden soll. Angesichts der erheblichen Schwierigkeiten, diesen Wert für heutige Bestandsgebäude zu erzielen, sind zumindest ambitioniertere Vorgaben für den Neubau erforderlich. Aus diesem Grund sollte das energetische Anforderungsniveau von Neubauten – wie im ersten Entwurf des Klimaschutzplans (Stand 20.04.2016) vorgesehen – bis 2030 auf einen Endenergiebedarf unterhalb von 30 kWh/m²a weiterentwickelt werden. Zudem sollten spätestens ab 2030 keine Neuinstallationen von Heizsystemen, die auf Verbrennung fossiler Brennstoffen beruhen, mehr stattfinden. Zumindest muss die staatliche Förderung des Austauschs fossiler Heizsysteme zeitnah beendet werden. So können auch die Sanierungen von Bestandsgebäuden ambitioniert vorangetrieben werden, so dass bis 2050 ein klimaneutraler Gebäudebestand erreicht werden kann. Schließlich kann davon ausgegangen werden, dass ambitionierte Neubaustandards durch die dadurch ausgelösten Marktentwicklungen auch positive Auswirkungen auf das wirtschaftlich darstellbare Effizienzniveau im Bestand haben werden.

Zum Wirtschaftlichkeitsgrundsatz ist der Hinweis in den KOM-Leitlinien zu beachten, dass das für 2021 prognostizierte kostenoptimale Niveau (in Deutschland derzeit etwa KfW 55) die Minimalanforderung an den Niedrigstenergiegebäudestandard darstellt. Belastungen von Bauherrn und Sanierungswilligen durch ambitionierte Vorgaben des Bundes sollten durch den Ausbau der Bundesförderung und die steuerliche Absetzbarkeit von energetischen Sanierungen ausgeglichen werden. Deshalb ist die Absicht zu begrüßen, wirtschaftlich ambitionierte Anforderungen durch Förderung zu unterstützen (S. 35 Z. 25 ff.).

Die Platzhalter an der Stelle von Schlüsselzahlen für den Energiebedarf von Gebäuden und Zieljahre des Auslaufs fossiler Heizsysteme („xxx“), lassen eine belastbare Einschätzung, ob die 2030-Ziele erreicht werden können, naturgemäß nicht zu. Daher wird Prüfstein letztlich die konkrete Umsetzung der Strategie sein. Positiv kann das Instrument des gebäudeindividuellen Sanierungsfahrplans für den Gebäudebestand erwähnt werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Strategie klimafreundliches Bauen und Wohnen nur dann den angemessenen Beitrag des Gebäudebereichs zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten wird, wenn die vorhandenen Spielräume bei der Setzung

konkreter Maßnahmen nach oben ausgeschöpft werden und im Zuge der vorgesehenen Revisionen das Ambitionsniveau weiter angehoben wird. Dies erscheint im Lichte der Vorgaben der EU schon aus Rechtsgründen ohnehin erforderlich.

3. Klimaschutz und Mobilität

S. 41, Z. 3: Flottengrenzwerte: Eine Absenkung des ab 2025 geltenden Limits um rund 20 Prozent im Vergleich zu den ab 2020 geltenden Werten wird unterstützt.

S. 41, Z. 20 f.: „konkrete Zielsetzung“: Es ist nicht klar, worauf sich diese konkrete Zielsetzung bezieht. Falls es sich auf die Absenkung der Emissionen von Pkw bezieht (Z. 18) ist es zu spät und im formalen Widerspruch zu Z. 1/2. Falls es sich auf die Digitalisierung bezieht, ist 2020 ebenfalls als Zeitpunkt zu spät.

S. 42, Z. 2 ff.: „Vor allem beim Schienengüterverkehr ist sicherzustellen, dass durch rechtzeitige und planvolle Investitionen in das Schienennetz die notwendigen Ausgangsbedingungen für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden, ~~zumindest aber die prognostizierte Transportleistung auch tatsächlich erbracht werden kann.~~“
Hier ist unklar, was unter „planvollen“ Investitionen verstanden wird. Der Nachsatz sollte gestrichen werden, da er die Ambition untergräbt.

Die Beschreibung von Maßnahmen ist zu unkonkret und zu sehr auf die Entwicklung von weiteren Konzepten ausgerichtet. In der vorliegenden Fassung sind die Maßnahmen bei Weitem nicht ausreichend, um die Ziele des Klimaschutzplans 2050 bzw. die Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg im Verkehrsbereich zu erfüllen.

Auch ist es enttäuschend, dass die im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Klimaschutzplan 2050 erarbeiteten Maßnahmen (dargestellt im Maßnahmenkatalog 3.1) nur sehr selektiv und unpräzise aufgegriffen werden. Generell ist im Abschnitt „Maßnahmen“ eine deutliche Konkretisierung nötig, um die Klimaschutzziele im Verkehr im dargestellten Zeitraum zu erreichen und um den beteiligten Akteuren Planungssicherheit zu geben.

S. 43, Z. 15 f.: Ein bis zwei Jahre nur für Konzeptentwicklung sind zu lang und stehen im Widerspruch zum im Abschnitt „Ausgangslage“ zitierten dringenden Handlungsbedarf. Zudem sind – wie in allen Sektoren – auch im Verkehrsbereich Konzepte in den vergangenen Jahren bereits umsetzungsreif entwickelt und hinsichtlich ihrer

Minderungswirkung wissenschaftlich untersucht worden. Zuletzt erfolgte dies im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung des Klimaschutzplans 2050 selbst und durch entsprechende Gutachten/Szenarien des UBA. Es besteht kein Bedarf an einer erneuten langwierigen „Konzeptentwicklung“, sondern an konkreten, rechtlich verbindlichen Maßnahmen, die wie in anderen Sektoren (Bsp. Bauen) dafür sorgen, dass eine Transformation nicht nur eingeleitet wird, sondern auch die erforderlichen Wirkungen erzielt werden.

S. 43, Z. 21: Abschätzung der Zeitpunkte der Markteinführung alternativer Antriebe: Auch hierzu sind mannigfaltige Erkenntnisse vorhanden. Neben den o.g. Szenarien des UBA liefern auch regelmäßig erscheinende Prognosen z.B. von Shell zum Pkw- und Lkw-Markt belastbare Hinweise auf die Entwicklung. Eine erneute Erstellung von Gutachten o.ä. zu diesem Punkt ist nicht zielführend, nötig ist vielmehr der Schritt zur Umsetzung.

S. 43, Z. 26 f.: Der dringende Handlungsbedarf erfordert die Umsetzung von konkreten Maßnahmen und keine Absichtserklärungen wie: „Darüber hinaus ist zu prüfen, wie der Anteil der heute schon emissionsarmen bzw. emissionsfreien Verkehrsmittel weiter erhöht werden kann.“

Ein sogenanntes „Klimakonzept Straßenverkehr“ erfordert konkrete Maßnahmen zur Reduktion der THG-Emissionen und keine Schilderung der Papiere, die Eingang finden, oder der Rahmenbedingungen (S. 43, Z. 28-42) – das ist überwiegend bekannt und geht bezüglich der Maßnahmen nicht weit genug ins Detail. Die Auflistung zu berücksichtigender Aspekte lässt vermuten, dass sich das Konzept auf die im Dialogprozess zum Klimaschutzplan 2050 diskutierten, jedoch diskursiv bewerteten Maßnahmen beruft.

S. 44, Z 1: Mit welchen Mitteln wird die Förderung der Elektromobilität hinterlegt? Hier fehlen konkrete Aussagen für Fördermaßnahmen.

S. 44, Z. 20 ff.: Die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) muss deutlich ambitionierter sein als bislang. Modellversuche sind Beiwerk, erforderlich ist eine zeitnahe breite Umsetzung. Auch hier sind konkrete Aussagen zum Volumen nötig.

S. 44, Z. 32: Neben Forschung zur Einführung von strombasierten Kraftstoffen müssen der Luft- und der Seeverkehr auch durch weitere, nicht technologische Maßnahmen adressiert werden. Dazu zählt beispielsweise ein Konzept für die bessere Vernetzung des Flugverkehrs mit anderen Verkehrsträgern wie der Bahn (zur Vermeidung von Kurzstreckenflügen), die Abschaffung von Finanzhilfen für den Ausbau bestehender oder die Neu-

einrichtung von weiteren Regionalflughäfen und die Überprüfung der derzeitigen Besteuerungsregelungen für Kerosin. Daraus müssen verbindliche Maßnahmen zeitnah entwickelt werden.

S. 45, Z. 5-10: Eine Digitalisierungsstrategie für den Verkehr ist grundsätzlich notwendig. Allerdings sollten generell auch die Potenziale, welche eine vernetzte und digitale Mobilität bietet, berücksichtigt werden. Weiterhin sind Aspekte wie Effizienzsteigerung und Optimierung von Abläufen, erhöhte Verkehrssicherheit, Reduktion von Schadstoffen und Lärm, gesteigerte Pünktlichkeit, Transparenz von Prozessen und verbesserte Optionen zur Kundeninformation usw. in den Blick zu nehmen.

Die Erstellung eines integrierten Bundesmobilitätsplans (S.44, Z. 33 ff.) wird grundsätzlich begrüßt. Dieser Plan hätte jedoch bereits viel früher entwickelt werden müssen, da der im August vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan mit seinen Ausbaugesetzen, denen noch zugestimmt werden muss, eine Gültigkeit bis mindestens zum Jahr 2030 haben wird und damit im Falle der Umsetzung der Projekte die Grundlagen für die Infrastrukturen der kommenden Jahrzehnte zementiert werden.

4. Klimaschutz in Industrie und Wirtschaft

Seit 1990 konnten die Emissionen des Sektors Industrie und Wirtschaft um rund 36 % reduziert werden. Auch für diesen Bereich sollte ein konkreter Zielwert oder Zielkorridor für die Emissionsreduktion bis 2030 festgelegt werden, um einen Transformationspfad einzuleiten, der die weitgehende Treibhausgasneutralität bis 2050 gewährleistet.

Alle im Entwurf des Klimaschutzplans angesprochenen Maßnahmen sind wichtig und richtig. Leider fehlt es an konkreten Ansätzen und weitergehenden Erläuterungen und es bleibt bei reinen Absichtserklärungen. Zur Dekarbonisierung des Sektors Industrie und Wirtschaft ist eine konkrete und konsistente Strategie mit klaren Zwischenzielen und Maßnahmen notwendig. Diese ist bisher im Klimaschutzplan nicht zu erkennen. Eine Bilanzierung der Maßnahmen ist auf Grund der überwiegend sehr globalen Maßnahmenbeschreibungen nicht möglich. Insofern kann auch keine Aussage darüber getroffen werden, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen in ihrer Summe ausreichen werden, eine weitgehende Treibhausgasneutralität des Sektors Industrie und Wirtschaft bis 2050 zu erreichen.

Die einzelnen angesprochenen Maßnahmen können folgendermaßen bewertet werden:

- Maßnahme Investitionsförderung: Umfang und Art der Investitionsförderung im Klimaschutzplan sollten konkretisiert werden. Je nachdem, welche Finanzmittel eingesetzt werden und je nachdem, für welche Investitionen diese im Detail vorgesehen sind, wird der Erfolg in der Treibhausgasbilanz unterschiedlich sein.
- Zur Maßnahme „Stärkung des Emissionshandels“: Wie bereits bei Kapitel 5.1 angemerkt, sollte der Klimaschutzplan bekräftigen, dass sich die Bundesregierung für eine signifikante Verschärfung des ETS einsetzt, und konkrete Maßnahmen, wie beispielsweise die Vorgabe eines europaweiten CO₂-Mindestpreises, nennen.
- Die Maßnahme „Verpflichtende und auf finanziellen Anreizen basierende Instrumente zur Einführung von Energie- und Umweltmanagementsystemen“ ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass sich die Unternehmen mit dem Thema Energieverbrauch, Energieeinsparung und ihren Handlungsmöglichkeiten auseinandersetzen und so dann letztlich Effizienzpotenziale überhaupt gehoben werden können.
- Beim Bundes-Immissionsschutzgesetz ist der Bund gefordert, endlich, wie bereits wiederholt angekündigt, Effizienzvorgaben für genehmigungsbedürftige Anlagen in einem Verordnungsentwurf zum BImSchG zu konkretisieren, mit denen die Energieeffizienz der Anlagen entscheidend vorangebracht werden kann.
- Für den Sektor Wirtschaft und Industrie wird dem Bereich Forschung ein wichtiger Stellenwert eingeräumt. Dies ist auf jeden Fall wichtig und richtig. Denn mit entsprechender finanzieller Unterstützung können innovative Ansätze zur Vermeidung von Emissionen und zur Steigerung der Energieeffizienz initiiert, unterstützt und schneller zur Umsetzung gebracht werden.
- Die Maßnahme „Konsequente und strategische Nutzung industrieller und gewerblicher Abwärmepotenziale“ wird als wichtiger und für die Zukunft wesentlicher Baustein gesehen.
- Die Maßnahme „Kontinuierliche Optimierung der Wissensbasis zu hocheffizienten Technologien in und für Unternehmen“ spricht den wichtigen Bereich Kommunikation, Information und Vermittlung von Fachwissen an. Nur durch Aus- und Fortbildung kann zur Qualifizierung der MitarbeiterInnen in KMU beigetragen werden. Hierzu sollten im Klimaschutzplan konkrete Maßnahmen formuliert werden.

- Mit der Maßnahme „Klimareporting von Unternehmen“ wird der Prozess der Entscheidungsfindung zur Umsetzung von Effizienzmaßnahmen in Unternehmen angesprochen. Dieses wichtige Thema ist allerdings nur auf freiwilliger Basis angelegt und sollte weiter gestärkt werden.
- Durch die Maßnahme „Ausnahme- und Entlastungsregelungen bei Steuern und Umlagen Harmonisieren“ soll die Subventionspolitik der Bundesregierung hinterfragt und diese im Hinblick auf den Strukturwandel und die internationale Wettbewerbsfähigkeit überprüft werden. Dieser Punkt ist sehr wichtig, erhält allerdings keinen ausreichenden Stellenwert. Entlastungsregelungen für energieintensive Unternehmen sollten künftig stärker an tatsächliche Effizienzmaßnahmen gebunden und müssen hinsichtlich ihrer Anreizwirkung für Effizienzmaßnahmen überprüft werden.

5. Übergreifende Ziele und Maßnahmen

Es wird die integrative, systematische Herangehensweise an das Thema Klimaschutz hin zu einer klimafreundlichen Wirtschaft und Gesellschaft begrüßt. Die rahmengebenden Maßnahmen aus diesem Kapitel werden unterstützt. Bei der weiteren Ausgestaltung der Maßnahmen wird darum gebeten, über die entsprechenden Bund-Länder-Gremien frühzeitig und umfassend beteiligt zu werden.

Vorbildfunktion des Bundes

Das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 eine treibhausgasneutrale Bundesverwaltung anzustreben, ist zu unterstützen. Damit kann die Bundesverwaltung ihrer besonderen Vorbildfunktion beim Klimaschutz gerecht werden und außerdem einen eigenen Beitrag zur Minderung der THG-Emissionen leisten.

Zusammenarbeit im Klimaschutz – Kommunaler Klimaschutz

Ebenso wie die Rolle der Länder findet die Rolle der Kommunen bei der Umsetzung der Klimaschutzziele bislang deutlich zu wenig Aufmerksamkeit im Klimaschutzplan. Für das Erreichen der Klimaschutzziele ist es jedoch von zentraler Bedeutung, die Vorbildfunktion der Kommunen beim Klimaschutz zu unterstützen und deren Kenntnisse sowie Kompetenzen weiter auszubauen. Die in Zeile 38 bis 42 vorgesehene Prüfung wird die Aspekte der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 GG) und des finanziellen Ausgleichs für kommunale Klimaschutzmaßnahmen einzubeziehen haben.

