

Die vorliegende Stellungnahme gibt nicht die Auffassung des Ausschusses wieder, sondern liegt in der fachlichen Verantwortung des/der Sachverständigen. Die Sachverständigen für Anhörungen/Fachgespräche des Ausschusses werden von den Fraktionen entsprechend dem Stärkeverhältnis benannt.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit
Ausschussdrucksache
19(16)292-H
zur Anhörung 6.11.19
05.11.2019



Stellungnahme zum Entwurf eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften sowie zum Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050

Anhörung im Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit am 6.11.2019

Die Bundesregierung hat mit ihrem Klimaschutzprogramm 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 kein Programm für den Klimaschutz bis 2030 präsentiert. Weder die nationalen Klimaziele und erst recht nicht das Pariser Klimaabkommen können mit diesem Programm erreicht werden.

Die Treibhausgasemissionen Deutschlands müssen von rund 860 Millionen Tonnen pro Jahr (Stand heute) auf rund 560 Millionen Tonnen im Jahr 2030 sinken. Das entspricht einer Minderung von minus 55 Prozent gegenüber 1990, zu der Deutschland auch europäisch verpflichtet ist. Ein Teil davon wird nach den Prognosen der Bundesregierung durch bereits beschlossene Maßnahmen erreicht. Laut Projektionsbericht der Bundesregierung 2019 soll durch bereits beschlossene Maßnahmen bis 2030 eine Minderung von rund 42 Prozent auf rund 730 Millionen Tonnen erreicht werden. Allerdings scheinen die Annahmen in dem Bericht teils sehr optimistisch, etwa was die unterstellten Minderungen im Industriesektor angeht.

Der größte Teil der Treibhausgase müsste durch jetzt vorgelegte Maßnahmen vermieden werden. Nach Einschätzung der Agora Energiewende wird mit den beschlossenen Maßnahmen aber lediglich etwa ein Drittel der Klimaschutzlücke geschlossen. Gerade weil es die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren nicht geschafft hat, die Emissionen relevant zu senken, ist jetzt eine deutliche Umkehr und eine schnelle Minderung der Emissionen nötig.

Doch dieses Programm sorgt nicht für relevante politische Neuerungen. Neues wird zwar gefördert, Bestehendes aber kaum angetastet. So sinken Emissionen nicht oder nur sehr langsam.

Das Klimaschutzgesetz muss stark nachgebessert werden. Klimaziele nach 2030 müssen ergänzt werden, Treibhausgasneutralität muss das verbindliche Ziel sein. Versagen in einem Sektor muss durch Sofortmaßnahmen im gleichen Sektor umgehend behoben werden. Für ein effektives Monitoring muss der Expertenrat für Klimaschutz die Regierungsmaßnahmen in einem Jahresgutachten evaluieren und eigene Vorschläge machen können. Nur, wenn der Rat

der Experten die Leitlinie für den Ehrgeiz beim Klimaschutz ist, hat er eine effektive Funktion. Zudem muss der Bundestag als weitere „Transparenz- und Kontrollinstanz“ einbezogen werden. Andernfalls kontrolliert sich die Bundesregierung vor allem weiterhin selbst. Genau das hat in der Vergangenheit nicht funktioniert.

Die Ausgestaltung der Bepreisung von CO₂ in den Bereichen Verkehr und Wärme als Emissionshandel, der extrem niedrige Einstiegspreis von 10 Euro pro Tonne CO₂ und der geplante Preisdeckel von 60 Euro pro Tonne CO₂ sorgen dafür, dass es kaum zu CO₂-Einsparungen kommen wird. Ein wirklicher Anreiz zum Umstieg auf klimafreundliche Mobilität oder Heizsysteme durch einen CO₂-Preis besteht so nicht.

Die Einführung eines Emissionshandels ist ungleich aufwändiger als es die Einführung eines CO₂-Preises im Steuersystem gewesen wäre – das effektive Alternativmodell. Expert*innen schätzen, dass es mindestens drei Jahre in Anspruch nehmen würde, den Emissionshandel einzuführen. Das jetzt vorgesehene Mischsystem ist eine Krücke, die weitere Fragen aufwirft. Im Gegensatz zu einer CO₂-Steuer gibt es bei einem nationalen Emissionshandel außerdem erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken. Damit ein CO₂-Preis schnell wirken könnte, bräuchte es bei Wärme und Verkehr ab 2020 einen CO₂-Preis von mindestens 50 Euro pro Tonne, der bis 2030 auf 180 Euro steigt. Nur so würde überhaupt eine Lenkungswirkung erzielt, die andere Maßnahmen in den Bereichen Verkehr und Wärme unterstützen könnte.

Die Bundesregierung bekräftigt bislang lediglich, dass sie die Empfehlungen der Kommission Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung (Kohlekommission) zum Kohleausstieg umsetzen will. Jedoch liegt auch neun Monate nach Abschluss der Kommission kein Gesetzentwurf vor. Es ist weiterhin unklar, wie die Regierung den Ausstieg umsetzen wird. Damit ist auch unklar, ob er klimapolitisch integer erfolgt.

Dabei ist der Ausstieg aus der Kohleverstromung die zentrale Klimaschutzmaßnahme, die die stärksten CO₂-Einsparungen bringen würde. Das Kohleausstiegsgesetz muss noch in diesem Jahr beschlossen werden, damit die ersten Blöcke wie empfohlen ab 2020 vom Netz gehen. Die Verzögerungen gefährden diesen Zeitplan. Der Hambacher Wald und die von Tagebauen bedrohten Dörfer müssen durch eine verantwortliche Umsetzung der Kommissionsempfehlungen erhalten bleiben. Dazu bedarf es der schnellen Stilllegung der empfohlenen 3,1 GW Braunkohlekapazitäten an den Standorten Neurath und Niederaußem. Die Inbetriebnahme des neuen Steinkohlekraftwerks Datteln 4 würde gegen die Vereinbarungen des Kohlekompromisses verstoßen und wäre zudem eine schwere Bürde für den Klimaschutz. Der Ausstiegspfad muss mindestens linear in Jahresschritten festgelegt werden mit der Option, ordnungspolitisch nachzusteuern, wenn andere Instrumente fehlgehen. Die Umweltverbände und eine Vertreterin der Tagebaubetroffenen haben im Abschlussbericht der Kohlekommission

mit ihrem Sondervotum deutlich gemacht, dass ein beschleunigter Kohleausstieg bis 2030 im Sinne des Klimaschutzes notwendig wäre.“ Deshalb müssen Revisionszeitpunkte ab 2023 für ein Vorziehen genutzt werden.

Die Bundesregierung bleibt die Antwort auf die Krise beim Erneuerbaren-Ausbau schuldig. Der Ausbau der Windkraft an Land ist aktuell faktisch zum Erliegen gekommen. Die Vereinbarung zu pauschalen Abstandsregeln – zudem noch unklar formuliert – wird den Ausbau der Windkraft verhindern oder durch landesplanerisch nötige Anpassungen nochmals erschweren. Das wird Anfang der 2020er Jahre netto sogar zu einem Abbau der Windkraftkapazitäten führen, wenn vermehrt Altanlagen aus der EEG-Förderung fallen. Es braucht zwar bundesweite Vorgaben bei der Windkraft – aber nicht zu pauschalen Abständen, sondern für den Natur- und Artenschutz und für die ausreichende Flächenausweisung in den Ländern. Die Behörden und Gerichte müssen personell und fachlich besser ausgestattet werden. Das beschleunigt Verfahren, nicht etwa das Schleifen von Naturschutzrecht oder des Rechtsweges wie seitens des Bundeswirtschaftsministeriums ins Spiel gebracht wird. Zahlreiche Vorschläge liegen hierfür vor. Die Akzeptanz der Energiewende und ausdrücklich auch der Windkraft an Land ist ungebrochen hoch, wie auch neue Umfragen der Fachagentur *Windenergie an Land* belegen. Zugleich muss eine bessere Beteiligung von Bürger*innen und Kommunen gewährleistet werden. Hier fehlen bislang relevante Vorschläge. Eine Verbesserung für Mieterstrommodelle etwa wurde bereits im Koalitionsvertrag vereinbart. Die Zukunft der traditionellen Bürgerenergie wird bislang gar nicht adressiert, obwohl sie eine tragende Säule für die breit akzeptierte Energiewende ist. Die Streichung des „Solardeckels“ ist begrüßenswert, aber ohne konkreten Zeitplan und Ausbauziele nicht ausreichend.

Die verkehrlichen Maßnahmen bleiben mit ihrer Wirkung weit hinter den Erfordernissen und den damit verbundenen notwendigen Treibhausgasminderungen zurück. Eine ökologische Verkehrswende ist so nicht möglich, die Besteuerung über den CO₂-Preis zu gering um eine Wirkung zu haben. Die aktuellen Planungen führen dazu, dass weiter große, schwere Pkw mit großen Batterien und dem entsprechenden Ressourceneinsatz auf Kosten der Steuerzahler*innen subventioniert werden. Die notwendige und richtige Erhöhung der Luftverkehrssteuer muss schnellstens erfolgen. Eine undifferenzierte Erhöhung der Pendlerpauschale wäre klimapolitisch falsch und zudem unsozial. Sie würde in erster Linie Besserverdienende belohnen, die es sich leisten können, ein Haus auf dem Land zu kaufen und jeden Tag in die Stadt zu pendeln. Deshalb müssen die Maßnahmen, die eine Verteuerung von Benzin oder Diesel mit sich bringen, sozial abgefedert werden.