



75 Jahre
Demokratie
lebendig
20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag

Ausschuss für Klimaschutz
und Energie

Ausschussdrucksache **20(25)511**

7. November 2023

Stellungnahme
Deutscher Städtetag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Bundes-Klimaschutzgesetzes**
BT-Drucksachen 20/8290, 20/8670

Unterrichtung durch die Bundesregierung
Klimaschutzprogramm 2023 der Bundesregierung
BT-Drucksache 20/8150

Siehe Anlage

Stellungnahme des Deutschen Städtetages zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

Grundsätzliches

Die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens sind eine verbindliche Grundlage für die deutsche Klimapolitik. Das Klimaschutzprogramm und Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sind wichtige Grundlagen, um den Klimaschutz in Deutschland voranzubringen. Die verbindlichen CO₂-Einsparziele für alle Sektoren, deren regelmäßige Überprüfung und die verpflichtenden Sofortprogramme bei Zielverfehlungen sind dabei ein zentraler Bestandteil.

Wir sehen, dass der Gesetzesentwurf sich eine Steuerung und Transparenz der Klimaschutzaktivitäten der Bundesregierung zum Ziel setzt. Wir bewerten den vorgelegten Entwurf jedoch als eine deutliche Verschlechterung gegenüber der bestehenden Rechtslage. Vor allem bewerten wir die geplante Abkehr von den Zielwerten nach Sektoren und die Abkehr von verpflichtenden Sofortmaßnahmen zum Gegensteuern bei Zielverfehlungen als sehr kritisch. Damit wird die Erreichung der ursprünglichen Klimaschutzziele noch schwieriger, Verantwortlichkeiten werden aufgeweicht, die notwendige sektorale Informationstransparenz reduziert und konkrete Maßnahmen erheblich erschwert und ein wirksamer Steuerungsmechanismus mindestens zeitlich verzögert.

Schon jetzt reichen die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes nicht aus, um das 1,5 Grad-Ziel noch zu erreichen. Der Weltklimarat warnt in seinem Bericht aus dem März dieses Jahres ausdrücklich, dass ohne sofortige drastische Minderungen der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen das 1,5 Grad-Ziel bereits in den 2030er Jahren überschritten wird.

Alle Anstrengungen müssen unternommen werden, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent zu mindern und bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasneutralität zu erreichen. Dazu bedarf es einer ambitionierten rechtlichen Grundlage. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem wegweisenden Urteil ausdrücklich angemahnt, dass die Folgen des Klimawandels nicht zu Lasten von jüngeren Generationen verschoben werden dürfen und Emissionsminderungspflichten des Bundesgesetzgebers eingefordert.

Die Städte haben dabei eine führende Rolle im Klimaschutz und bei der Anpassung an den Klimawandel. In den Städten wird ein großer Teil der Treibhausgas-Emissionen verursacht. Die Verkehrswende und die Wärmewende sind dringend notwendig. Viele Städte haben sich umfassende Klimaschutzkonzepte gegeben und streben damit eine ambitionierte CO₂-Reduktion

an. Mit der kommunalen Wärmeplanung wird in vielen Städten die Wärmewende aktiv angegangen.

Klimamaßnahmen können vor allem auf der kommunalen Ebene wirksam umgesetzt werden. Kommunale Klimaschutzkonzepte stellen hierfür geeignete und etablierte Grundlagen dar. Eine künftige bundesweite Verpflichtung, Klimaschutzkonzepte auf kommunaler Ebene zu erstellen, sollte politisches Ziel sein. Darüber hinaus muss diskutiert werden, welche Klimaschutzmaßnahmen mit einem besonders hohen Wirkungsgrad als weitere Pflichtaufgaben definierbar und gesetzlich regelbar sind. Denn es geht im Kern um die Inhalte der Konzepte und deren Umsetzung mit wirksamen Maßnahmen.

Dabei betonen wir ausdrücklich, dass der Bund und die Länder dauerhaft und planbar örtliche Klimaschutzmaßnahmen mitfinanzieren müssen. Diese erfordern erhebliche Investitionen, die nicht allein von den Städten geschultert werden können.

Im Detail möchten wir auf folgende Punkte hinweisen:

1. Zu § 4 Abs. 1 KSG-E: Festlegung von Jahresemissionsgesamtmengen

Die Abschaffung der Sektorenziele bewerten wir sehr kritisch. Damit wir die notwendige klare Ressortverantwortung aufgeweicht. Ambitionierte Sektorenziele und ein entsprechendes strenges Monitoring sind essenziell. Einzelne Sektoren dürfen die Zielwerte nicht zu Lasten anderer Sektoren unterlaufen. Wir sehen die große Gefahr, dass Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen für bestimmte Sektoren in die Zukunft verschoben werden.

§ 4 Abs. 1 KSG-E sieht vor, dass zur Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele eine sektorübergreifende und mehrjährige Gesamtrechnung durchgeführt werden soll. Dazu werden Jahresemissionsgesamtmengen als Grundlage für die Überprüfung und das Gesamtminderungsziel festgelegt.

Zwar soll die sektorale Betrachtung im Monitoring als Orientierungsgrundlage erhalten bleiben. Allerdings werden die Regelungen aufgehoben, wonach ein Überschreiten der sektoralen Jahresemissionsmengen eine Nachsteuerung auslösen können und das aufgrund seines Geschäftsbereichs für einen Sektor überwiegend zuständige Bundesministerium bei einer Überschreitung der Jahresemissionsmenge des vergangenen Jahres ein sektorales Sofortprogramm vorzulegen hat. Entscheidend für die Auslösung von ergänzenden Maßnahmen zur Emissionsminderung soll stattdessen eine sektor- und jahresübergreifende Gesamtbetrachtung der Jahresemissionsgesamtmengen der Jahre 2021 bis einschließlich 2030 sein. Dabei soll die Bundesregierung erst im zweiten Folgejahr Maßnahmen beschließen, die die Einhaltung der Summe der Jahresemissionsgesamtmengen sicherstellen soll.

Die Abschaffung der Sektorenziele bewerten wir sehr kritisch. Damit wird die Erreichung der ursprünglichen Klimaschutzziele noch schwieriger, Verantwortlichkeiten werden aufgeweicht, die notwendige sektorale Informationstransparenz reduziert und konkrete Maßnahmen erheblich erschwert und ein wirksamer Steuerungsmechanismus mindestens zeitlich verzögert. Einzelne Sektoren dürfen die Zielwerte nicht zu Lasten anderer Sektoren unterlaufen.

Eine Aufweichung der Sektorenziele und eine Abkehr von einer wirksamen Steuerung wären auch ein besorgniserregendes Signal für die Klimaziele vor Ort in den Städten. Die Städte setzen sich seit langem für den Klimaschutz ein. Ihre ambitionierten Ziele zur CO₂-Reduktion gehen vielfach über die Ziele des Bundes hinaus. Viele Städte wollen bereits vor dem Jahr 2045 klimaneutral sein. Dabei lehnen sich die in den Städten beschlossenen Klimaschutzkonzepte und -pläne an die Sektoren Betrachtung des Klimaschutzgesetzes an.

2. Zu § 8 Abs. 2 KSG-E: Vorgehen bei Überschreitung der Jahresemissionsgesamtmengen

Am bestehenden Monitoring und Kontrollmechanismus für die Einhaltung der jeweiligen Klimaziele für alle Sektoren sowie der Pflicht, innerhalb von drei Monaten ein Sofortprogramm zur Nachsteuerung vorzulegen, muss festgehalten werden.

Auch das Aufweichen der Pflicht zur Nachsteuerung sehen wir sehr kritisch. § 8 Abs. 2 KSG-E sieht vor, dass die einzelnen Bundesministerien Vorschläge für entsprechende Maßnahmen machen sollen. Diese Vorschläge müssen allerdings nicht auf den vom jeweiligen Bundesministerium verantworteten Sektor beschränkt sein, sondern dürfen auch sektorenübergreifende Maßnahmen enthalten. Durch die nun angestrebte Gesamtbetrachtung besteht aus unserer Sicht die Gefahr, dass ein Ressort sich nicht verantwortlich fühlt, die gesetzten Ziele zu erreichen.

In Deutschland verfehlen vor allem der Verkehrs- und der Gebäudesektor ihre Klimaschutzziele deutlich. Aber auch die anderen fünf Sektoren haben wenig Puffer bei ihren Zielwerten. Das zeigt, dass faktisch kein Spielraum vorhanden ist für einzelne Sektoren, Zielverfehlungen der übrigen Sektoren aufzufangen.

Wenn künftig nur alle zwei Jahre eine Prüfung durch den Expertenrat stattfindet, wird zudem wertvolle Zeit für die Anpassung der Maßnahmen verschwendet.

3. Zu § 5a KSG-E: Rolle des Expertenrats

Die Stärkung der Rolle des Expertenrats kann zielführend sein, wenn dies nicht zu Verzögerungen und weniger Verbindlichkeit führt.

Eine unabhängige und wissenschaftliche Begleitung bei der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben halten wir für richtig. Die Stärkung der Rolle des Expertenrats kann zielführend sein, wenn dies nicht zu Verzögerungen und weniger Verbindlichkeit führt. Aus unserer Sicht ebenso zielführend wäre es, dem Umweltbundesamt mit seiner etablierten Rolle und seinen Strukturen mehr Gewicht zu verleihen und geeignete Instrumente an die Hand zu geben.

4. Zu § 4 Abs. 6 KSG-E: Negativemissionsziele und nationaler Brennstoffemissionshandel

Das Bekenntnis zu Negativemissionszielen ab dem Jahr 2050 bewerten wir positiv. Für den Umgang mit unvermeidbaren Restemissionen muss eine Lösung gefunden werden. Ebenso richtig ist es, zeitnah einen Vorschlag für den Übergang vom nationalen zum europäischen Brennstoffemissionshandel vorlegen zu wollen.

Positiv ist, dass die Bundesregierung bis Ende des Jahres 2024 einen Bericht mit dem Vorschlag für den Übergang vom nationalen zum europäischen Brennstoffemissionshandel vorlegen wird (§ 4 Abs. 6 KSG-E), um den europäischen und nationalen Emissionshandel miteinander in Einklang zu bringen. Die hieraus fließenden Mittel müssen dem Klima- und Transformationsfonds zugutekommen. Durch den Fonds können die mit der Transformation verbundenen sozialen Härten abgefedert werden, idealerweise in Form eines Klimageldes.

Ebenso begrüßen wir, dass die Bundesregierung darauf hinwirken will, einen Ankauf von Emissionszuweisungen zur Erfüllung der Pflichten nach der Europäischen Klimaschutzverordnung zu vermeiden (§ 7 Abs. 3 KSG-E).

5. Zu § 3b KSG-E: Beitrag technischer Senken

Es ist wichtig, frühzeitig Strategien zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung zu entwickeln. Kompensations- und Speichermöglichkeiten dürfen allerdings nicht auf das CO₂-Minderungsziel angerechnet werden. Die Vermeidung von Treibhausgasemissionen ist stets vorrangig. Nur für unvermeidbare Restemissionen sollten Kompensations-, Speicher- und Abscheidungstechnologien herangezogen werden.

Mit dem neuen Klimaschutzgesetz sollen erstmals auch Ziele für das geologische Speichern von CO₂ für die Jahre 2035, 2040 und 2045 bestimmt werden. Fest steht, dass über das Jahr 2045 hinaus, unvermeidbare CO₂-Emissionen entstehen werden. Daher ist es wichtig, frühzeitig Strategien zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung zu entwickeln. Zu identifizieren ist, welche Bedarfe und Einsatzmöglichkeiten in den unterschiedlichen Sektoren bestehen. Die technischen, infrastrukturellen, regulatorischen, ökologischen und finanziellen Anforderungen und Lösungsoptionen für die Abscheidung, den Transport und die Speicherung von CO₂ in inländischen und ausländischen Lagerstätten muss frühzeitig geprüft werden.

Die Carbon Capture and Storage Technologie (CCS) darf nicht dazu führen, dass die CO₂-Speicherung wie eine CO₂-Reduzierung behandelt wird. Es darf daher nicht zu einer Verrechnung von gespeichertem CO₂ mit CO₂-Minderungsmaßnahmen kommen. An den Reduktionszielen ist unbedingt weiterhin festzuhalten. Die Vermeidung von CO₂ muss immer Priorität haben zur Speicherung von CO₂. Nichtsdestotrotz sollte bereits zum jetzigen Zeitpunkt geprüft werden, welche technischen Möglichkeiten für den Umgang mit unvermeidbaren Restemissionen in Betracht gezogen werden könnten. Die Erarbeitung einer Strategie unter wissenschaftlicher Begleitung mit ergebnisoffenem Ausgang ist eine gangbare Lösung.

6. Einführung eines Klimageldes muss vorangetrieben werden

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Einführung eines Klimageldes als Pro-Kopf-Entlastung befürworten wir als wirksames Instrument, um zielgenau soziale Härten abzufedern.

Enttäuschend ist, dass der Gesetzentwurf keine Aussagen zur Einführung eines Klimageldes macht. Wir sprechen uns dafür aus, das Klimageld zeitnah einzuführen und als ein zielgenaues und verbrauchslenkendes Energiegeld auszugestalten. Wichtig ist dabei, dass neue Transferzahlungen nur einen geringen administrativen Aufwand verursachen. Den Weg über die Steuer-ID halten wir dabei für sinnvoll und bereits jetzt umsetzbar.

7. Klimaschutzkonzepte als kommunale Pflichtaufgabe etablieren

Eine künftige bundesweite Verpflichtung, Klimaschutzkonzepte auf kommunaler Ebene zu erstellen, sollte politisches Ziel sein.

Klimaschutz kann vor allem auf der kommunalen Ebene wirksam umgesetzt werden. Die Städte ergreifen Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel aus ihrer Verantwortung heraus, die Lebensgrundlagen zu erhalten und zu sichern. Kommunale Klimaschutzkonzepte stellen hierfür geeignete und etablierte Grundlagen dar.

Eine künftige bundesweite Verpflichtung, Klimaschutzkonzepte und Klimaanpassungskonzepte auf kommunaler Ebene zu erstellen, sollte politisches Ziel sein. Dadurch wird die Bedeutung von Klimaschutz und Klimafolgenanpassung vor Ort gestärkt und die Rolle der Städte anerkannt und aufgewertet. Mit dem geplanten Klimaanpassungsgesetz der Bundesregierung ist dieser Weg für kommunale Klimaanpassungskonzepte bereits in der Diskussion. Wir sprechen uns dafür aus, auch im Klimaschutzgesetz eine entsprechende Verpflichtung der Länder für kommunale Klimaschutzkonzepte vorzusehen.

Diskutiert werden muss, ob darüber hinaus weitere einzelne Klimaschutzmaßnahmen mit einem besonders hohen Wirkungsgrad den Städten über die Länder als Pflichtaufgabe übertragen werden sollen. Denn entscheidend sind letztlich doch die Inhalte der Konzepte, deren Umsetzung mit definierbaren und wirksamen Maßnahmen und deren Finanzierung.

Dabei weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass der Bund und die Länder dauerhaft und planbar örtliche Klimaschutz- und auch Klimaanpassungsmaßnahmen mitfinanzieren müssen. Diese erfordern erhebliche Investitionen. Die Städte benötigen aufgabengerechte Mittel der Länder und des Bundes für eine erfolgreiche Umsetzung von Klimamaßnahmen mittels Klimakonzepten. Nur unter der Voraussetzung einer auskömmlichen Finanzierung ist eine Ausgestaltung als Pflichtaufgabe denkbar.

Stellungnahme

zum Entwurf eines Klimaschutzprogramms 2023 der Bundesregierung

Vorbemerkung

Der Deutsche Städtetag begrüßt die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2023. Diese können einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Alle Anstrengungen müssen unternommen werden, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent zu mindern und bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasneutralität zu erreichen.

Schon jetzt reichen die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes nicht aus, um das 1,5 Grad-Ziel noch zu erreichen. Der Weltklimarat warnt in seinem Bericht aus dem März dieses Jahres ausdrücklich, dass ohne sofortige drastische Minderungen der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen das 1,5 Grad-Ziel bereits in den 2030er Jahren überschritten wird.

Kommunale Klimaschutzkonzepte und vor allem das Umsetzen von Klimaschutzmaßnahmen sind eine zentrale Stellschraube für den Klimaschutz im ganzen Land. Die Städte haben sich hier längst auf den Weg gemacht und unterstützen das nationale Ziel, bis 2045 klimaneutral zu sein.

Die Rahmenbedingungen für die Städte werden darüber entscheiden, ob und wann die Klimaziele erreicht werden. **Hier geht es um Gestaltungsfreiheit vor Ort, vor allem aber um eine angemessene Aufteilung der Kosten zwischen Bund, Ländern und Kommunen.** Allein für die Umsetzung von Verkehrskonzepten, den Umbau der Flotten, die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung oder Entsiegelung und Begrünung werden auf die Kommunen für die nächsten Jahre Beträge in Milliardenhöhe zusammenkommen. Bund und Länder müssen dafür sorgen, dass die Städte wieder mehr investieren können. Erforderlich ist eine langfristige und hinreichende Finanzausstattung, die den Kommunen die notwendige Planungssicherheit gibt. Kleinteilige Förderprogramme, die oft mit Ende einer Legislatur auslaufen, helfen nur bedingt.

Sofern es um die Bereitstellung von Förderprogrammen geht, bekräftigt der Deutsche Städtetag erneut die Bitte um **grundlegende Anpassung der Fördersystematik.** Förderanträge und auch das Abrufen von Mitteln sind in den letzten Jahren in ihrem Verfahrensumfang deutlich angewachsen und beanspruchen mithin in signifikantem Umfang Personal- und Sachmittel. Guter Klimaschutz wird nicht über kleinteilige Förderprogramme, sondern nur eine ergebnisorientierte Förderung gelingen. Bund und Länder müssen eine umfängliche Finanzierung von Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes sicherstellen. Dies bietet den Städten langfristige

Planungssicherung und ist insbesondere in Zeiten von Fachkräftemangel und veränderten Inflationsdynamiken von besonderer Bedeutung.

Die Verbesserung der Fördersystematik ist aber nur ein Hebel. Wir sprechen uns dafür aus, in einem ersten Schritt für eine **bundesweite Verpflichtung aus, Klimaschutzkonzepte** auf kommunaler Ebene aufzustellen. Viel wichtiger ist es aber in einem zweiten Schritt zu diskutieren, welche **Klimaschutzmaßnahmen mit einem besonders hohen Wirkungsgrad als weitere Pflichtaufgaben definierbar und gesetzlich regelbar** sind. Denn es geht im Kern um die Inhalte der Konzepte und deren Umsetzung mit wirksamen Maßnahmen.

Ebenfalls essenziell für einen beschleunigten Klimaschutz ist der Kompetenzauf- und -ausbau in Behörden und Fachämtern. Beginnend mit regelmäßig stattfindenden Webinaren rund um Förderprogramme braucht es auch einer Fachkräfteoffensive für klima- und infrastrukturelevante Berufe. Guter Klimaschutz wird nur mit ausreichenden Personal- und Sachmitteln stattfinden können.

Der Ausbau der erneuerbaren Energien, die Wärmewende, die Verkehrswende oder auch Maßnahmen zur Anpassung an die Folgewirkungen des Klimawandels werden nur dann erfolgreich sein, wenn die Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter vereinfacht und vor allem beschleunigt werden. Bund und Länder sind insoweit gefordert sich hier zeitnah auf Lösungsansätze zu verständigen und den vom Bund angekündigten „Pakt für Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung“ zügig umzusetzen. Dabei möchten wir insbesondere mit Blick auf den Ausbau der erneuerbaren Energien betonen, dass nicht in erster Linie die behördliche Genehmigungsdauer, sondern die Realisierungsdauer den Ausbau verlangsamt. Herausforderungen sind u.a. unzureichende Antragsunterlagen und gerichtliche Überprüfungsverfahren.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Maßnahmen im Energiebereich

Die Maßnahmen zum Ausbau der erneuerbaren Energien müssen vor Ort umsetzbar sein. Dazu bedarf es einer ausreichenden kommunalen Steuerungshoheit. Herausforderungen wie Flächenkonkurrenzen und der Netzausbau müssen im Blick gehalten werden.

Der Deutsche Städtetag unterstützt ausdrücklich das Ziel einer klimaneutralen Energieversorgung in Deutschland. Dazu ist der Ausbau der erneuerbaren Energien und der Netze von zentraler Bedeutung. Insofern waren und sind viele der von der Bundesregierung getroffenen Maßnahmen notwendig.

Der Bundesgesetzgeber hat die Bedeutung der Erneuerbaren Energien als Belang von überragendem öffentlichem Interesse im novellierten EEG festgeschrieben. Wenn ein

überörtliches Interesse von höherem Gewicht vorliegt, sind gesetzliche Vorgaben für die kommunale Steuerungshoheit oder Steuerungsfähigkeit möglich und sinnvoll. Wenn Klimaschutz und der Erhalt der Lebensgrundlagen grundsätzlich bejaht wird, sollten die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben hierfür (zum Beispiel Mindestflächen für Windenergieanlagen oder Privilegierung von Photovoltaik in bestimmten Außenbereichen) nicht in Frage gestellt oder relativiert werden.

Zudem bekräftigen wir abermals unsere Forderung nach einer verpflichtenden Regelung zur finanziellen Beteiligung von Kommunen. Beteiligung ist ein wichtiges Instrument zur Akzeptanzförderung vor Ort. Aus der kommunalen Praxis zeigen die Rückmeldungen aber, dass aufgrund der freiwilligen Ausgestaltung der Zahlung in § 6 EEG 2023 dieses Instrument an seine Grenzen stößt, Rechtsunsicherheiten erzeugt werden und Ungleichheiten zwischen Städten und Gemeinden entstehen, die auf unterschiedliche Bereitschaft von Betreibern treffen.

Außerdem muss es neben dem Ausbau der Erneuerbaren Energien selbst dringend darum gehen, den Netzausbau und die Speicherung voranzutreiben. Volkswirtschaftlich, energiewirtschaftlich und zur Akzeptanzsicherung ist es von enormer Bedeutung, den Hochlauf der Anlagen erneuerbarer Energien mit dem Netzausbau zu synchronisieren. Zudem gilt es, die Netzentgeltregulierung so auszugestalten, dass nicht die besonders intensiv die Erneuerbaren tragenden Regionen die höchsten Netzentgelte leisten müssen. Ergänzend zu einer gerechteren Lastenverteilung bei den Netzentgelten sollte auch die aktuell im § 8 des EEG geregelte teilweise Übernahme der Netzanschlusskosten durch den Betreiber einer PV-Anlage > 30 kWp neu geregelt werden. Wenn die Erneuerbaren Energien von überragendem öffentlichen Interesse sind und ihr Ausbau letztlich der gesamten Gesellschaft zu Gute kommt, sollten auch die Kosten für die Bereitstellung des Stroms im Netz nicht alleine beim Betreiber liegen. Hier wäre grundsätzlich eine Finanzierung über die Netzentgelte sinnvoll.

Vor dem Hintergrund der Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Energieversorgung muss auch die Zukunft der bestehenden Gasnetzinfrastruktur berücksichtigt werden. Durch die aktuellen Gesetzgebungsvorhaben des Bundes und den darin vorgesehenen beschleunigten Ausstieg aus der leitungsgebundenen Erdgasversorgung, sind erhebliche Rechts- und Finanzierungsunsicherheiten für den Gasnetzbetrieb aufgekommen. Diese Unsicherheiten gilt es seitens des Bundes und der Länder aufzulösen. In diesem Zusammenhang lehnen wir eine Übernahme der Risiken für die Gasleitungsnetze durch die Städte und auch eine Übernahmepflicht des Gasnetzbetriebs der Städte ab.

Schließlich muss gewährleistet werden, dass die kommunalen Behörden die Regelungen umsetzen können. In den vergangenen Monaten sind eine Vielzahl von Neuregelungen in Kraft getreten. Gesetzesänderungen, Vorschläge und Anforderungen im Bereich der erneuerbaren Energien und der Wärmewende führen zu Unübersichtlichkeiten, Inkohärenzen mit landesrechtlichen Regelungen und Doppelregelungen und erschweren ein rechtssicheres und vorausschauendes Handeln in den Kommunen. Leitfäden und Anwendungshilfen wären hier eine

wichtige Unterstützung. Vor allem bedarf es wieder einer besseren Einbeziehung der kommunalen Ebene mit ausreichenden Beteiligungsfristen.

2. Maßnahmen im Gebäudebereich

Wesentlich ist, dass die angekündigten Fördervorhaben schnellstmöglich umgesetzt werden und die Finanzierung für Kommunen sichergestellt wird. Um den Erfolg der Gebäudesanierung und auch der Wärmeplanung zu gewährleisten, bedarf es klarer gesetzlicher Rahmenbedingungen.

Die Erreichung der Klimaschutzziele ist insbesondere im Gebäudesektor von großer Relevanz. In Deutschland entfallen rund 35 % des Energieverbrauchs und etwa 30 % der Treibhausgase auf den Gebäudesektor. Im Jahr 2021 verursachte dies einen Ausstoß von 115 Millionen Tonnen an Treibhausgasen (THG) und hatte 2020 einen Primärenergiebedarf von rund 900 TWh. Sofortmaßnahmen sind wesentlich, denn die Emissionen des Gebäudesektors überschreiten die zulässige Jahresemissionsmengen. Mehr Energieeffizienz im kommunalen Bereich ist zudem wesentlich, um kommunale Haushalte langfristig zu entlasten. Diese Maßnahmen müssen durch eine gestärkte Förderung von Sanierungs- und Beratungsmaßnahmen durch Bund und Länder flankiert werden.

Der Fokus bei Sanierung ist dabei nicht auf Einzelgebäude beschränkt. Vielmehr bietet es sich gerade auf Ebene der Stadtplanung an, ganze Wohnviertel oder Gebäudekomplexe in den Blick zu nehmen. Zur Umsetzung der Wärmewende braucht es eine solche energetische Quartierssanierung. Dazu bedarf es einer gezielten Förderung der Erstellung und Umsetzung von Seiten des Bundes.

Der Fokus auf die Verbesserung der kommunalen Förderangebote im Bereich der Gebäude- und Stadtsanierung sowie auch im Bereich der Wärmeplanung wird begrüßt. Dabei ist es notwendig, dass die angekündigten Fördermaßnahmen schnellstmöglich und umfangreich in die Umsetzung kommen. Hierbei befinden sich viele Maßnahmen in einem noch nicht abgeschlossenen Stadium. Um den Erfolg der Gebäudesanierung und auch der Wärmeplanung zu gewährleisten, braucht es klarer gesetzlicher Rahmenbedingungen für die Städte. Einseitige materiell-rechtliche Verpflichtungen ohne die Lösung der Finanzierungsfrage lehnen wir ab. Von ebenfalls hoher Priorität ist die Bereitstellung niedrigschwelliger Beratungs- und Schulungsangebote für die Städte, um hier den Kompetenzaufbau kurzfristig sicherzustellen.

Mit Blick auf die einzelnen im Programm dargelegten Punkte wird im Unterpunkt „Initiative öffentliche Gebäude“ auf die Steigerung der Sanierungsrate öffentlicher Gebäude und die Umsetzung der Vorgaben der EU-Energieeffizienzrichtlinie hingewiesen. Der Bund sei dazu in Abstimmung mit den

Ländern, um den Anforderungen der EU zu entsprechen. Auch soll der Dialog mit den Ländern und mit den Kommunen fortgesetzt und ausgeweitet werden. Jedoch besteht unsererseits der Eindruck, dass eine Einbeziehung oder gar ein Dialog mit den Kommunen nicht oder jedenfalls nicht hinreichend erfolgt. Dies ergibt sich bereits aus den wiederholt völlig unzureichenden Beteiligungsfristen.

Zu der als Unterpunkt aufgenommenen „Wärmepumpenoffensive“ regen wir an, bei Wasserwärmepumpen die Auswirkungen auf Fließgewässer und das Grundwasser in den Blick zu nehmen. Wir halten es für erforderlich, Grenzwerte für die maximale Veränderung der Temperatur im Gesamtgewässer, maximale Entnahmemengen und maximal bzw. minimal erlaubte Gewässertemperaturen gesetzlich festzulegen. Ebenfalls muss in diesem Zusammenhang die Emission durch den Anfall von Abwasser berücksichtigt werden. Ziel sollte eine weitere Reduzierung des Anfalls von Abwasser und dessen Einleitung in Gewässer sein.

Maßgeblich erscheint es für die Erreichung der Klimaziele, dass neben der Vermeidung von Treibhausgasen zugleich auch dringend erforderliche Energieeinsparungen vorangetrieben werden. In Ansehung steigender Energiepreise und einer nach wie vor unsicheren Energie- und Wärmeversorgung, ist eine Schonung des Energiedangebotes dringend erforderlich.

Die kommunale Wärmeplanung ist das richtige Instrument, um die Wärmewende vor Ort wirksam zu steuern. Wir unterstützen daher auch die Zielsetzung des Wärmeplanungsgesetzes des Bundes, eine kommunale Wärmeplanung flächendeckend einzuführen. Die Städte stellen sich der großen Herausforderung, die Transformation zu einer klimaneutralen Wärmeversorgung zu steuern, zu koordinieren und am Ende umzusetzen und zu verantworten. Hierfür brauchen sie den notwendigen finanziellen Rahmen.

Eine kommunale Wärmeplanung ist ein aufwändiger Prozess. Bund und Länder müssen für eine ausreichende finanzielle Ausstattung sorgen. Die veranschlagten und im Klimatransformationsfonds eingestellten rund 500 Millionen Euro bis 2028 als Kostenerstattung für die Planerstellung durch die Kommunen sind viel zu niedrig. Eine [Umfrage des Deutschen Städtetages](#) hat gezeigt: Die Städte kalkulieren mit rund 200.000 Euro plus Personalkosten, nur für das Aufstellen der Wärmeplanung. Hoch gerechnet wären das also bis zu zwei Milliarden Euro für Wärmepläne in allen deutschen Kommunen.

Umgesetzt ist dann noch nichts. Die BEW-Förderung ist zentraler Fördermechanismus und muss mit ausreichenden Finanzmitteln von mindestens drei Milliarden Euro jährlich ausgestattet werden. Die 800 Mio. Euro für den Ausbau der Wärmenetze reichen bei weitem nicht aus. Zudem müssen die Investitionen der Stadtwerke durch Kredite oder Bürgschaften abgesichert werden. Auch die Länder sind gefordert, Fördermittel und Kredite bereitzustellen.

Alle Maßnahmen zum Einbau eines neuen Heizsystems werden durch die [Bundesförderung für effiziente Gebäude](#) – Einzelmaßnahmen (BEG EM) wahlweise mit einem Zuschuss oder

einem zinsgünstigen Kredit unterstützt. Dabei muss volkswirtschaftlich klug gefördert werden: Die BEG-Förderung sollte nur greifen, wenn das Gebiet auch die entsprechende Versorgungsart vorsieht. Wärmepumpen in Gebieten für Wärmenetze zu fördern ist kontraproduktiv.

Zudem ist eine soziale Staffelung wichtig. Eine einkommensunabhängige Grundförderung von 30 Prozent der Kosten plus einen möglichen Geschwindigkeitsbonus von 20 Prozent für alle Gebäudeeigentümer ist nicht sachgerecht.

In Ergänzung verweist der Deutsche Städtetag auf unsere Stellungnahmen zum Gebäudeenergiegesetz, Energieeffizienzgesetz sowie Wärmeplanungsgesetz.

3. Maßnahmen im Verkehrsbereich

Die genannten Maßnahmen im Verkehrsbereich müssen auch mit tatsächlichen Mitteln und Programmen hinterlegt und die vorhandenen Förderzeiträume ausgeweitet werden. Die Kommunen brauchen Planungssicherheit, damit sie Personal einstellen und die Verkehrsinfrastruktur auf mehr Klimaschutz ausrichten können. Ebenso muss der rechtlich-regulatorische Rahmen, angefangen bei StVG und StVO, stärker auf Klimaschutz, kommunale Entscheidungsspielräume und schnellere Planungsverfahren angepasst werden.

Die im Verkehrssektor genannten Maßnahmenvorschläge sind grundsätzlich zu begrüßen. Gerade im Bereich Verkehr sind auch aufgrund des allgemeinen Verkehrswachstums Emissionsminderungen bislang nicht in dem erforderlichen Maß eingetreten. Um die ambitionierten Zielsetzungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes zu erreichen, braucht es umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur nachhaltiger Verkehrsträger. Der starke Fokus auf die Antriebswende ist angesichts der auch weiterhin prägenden Rolle des Pkw richtig. Dort, wo der Umstieg auf den Bahnverkehr und gute Bussysteme möglich ist, kann der ÖPNV-Ausbau noch erhebliche Klimaschutzwirkungen entfalten. Es gilt daher u.a., den Nahverkehr mit einer ÖPNV-Angebotsoffensive parallel zur Etablierung des Deutschlandtickets zu stärken. Im Sofortprogramm fehlt eine konkrete Finanzierungsperspektive für den ÖPNV-Ausbau- und Modernisierungspakt, die für den deutschen Städtetag eine zentrale Prämisse zur Unterzeichnung eines solchen Paktes ist.

Schieneverkehr

Die aufgeführte umfangreiche Stärkung des Schienenverkehrs ist ausdrücklich zu begrüßen. Allerdings muss neben der Steigerung der Kapazitäten für das Kernnetz auch in die weitere Eisenbahninfrastruktur investiert werden. Gerade mit Blick auf die Anbindung der ländlichen

Räume an die urbanen Räume und untereinander ist es deshalb notwendig, dass Stilllegungen vermieden und Strecken und Haltepunkte reaktiviert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Hierfür erforderliche Machbarkeitsstudien sollten ebenfalls gefördert werden. Diese Aspekte sollten explizit in das Klimaschutzprogramm aufgenommen werden.

Radverkehr

Die Ausbauintiativen im Bereich des Radverkehrs werden begrüßt, aber müssen aufgrund des hohen Investitions- und Umbaubebedarfs und der langen Planungs- und Umsetzungszeiträume langfristig ausgerichtet und weiter verstetigt werden. So sorgt beispielsweise der aktuelle Übergang beim Sonderprogramm „Stadt und Land“, das zunächst bis Ende 2023 befristet war, für Unsicherheiten bei den Kommunen. Eine dauerhafte Förderung des Fahrradparkens ist angesichts des immensen Bedarfs an zusätzlichen Abstellanlagen notwendig.

Darüber hinaus muss der Ausbau von guten und sicheren Radwegeverbindungen „außerorts“ zwischen den zentralen Orten verstärkt werden, damit für den Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen zu den Schulen, Arbeitsplätzen, zur Gesundheitsversorgung oder auch zu den Verwaltungen sichergestellt werden können; für die Abwicklung von Förderprojekten sind dabei in zeitlicher Hinsicht besonders die Planungs- und Umsetzungszeiträume zu berücksichtigen, da hier häufig erst Baurecht geschaffen werden muss.

ÖPNV

Um den ÖPNV, wie vorgeschlagen, in den kommenden Jahren weiter ausbauen zu können, müssen die hierfür notwendigen finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden. Neben vielen kommunalen Aufgabenbereichen sind die Kosten auch im Bereich des Nahverkehrs zuletzt rasant gestiegen. Allein zwischen den Jahren 2017 und 2021 um über 35 Prozent, wobei das Jahr 2022 mit den enormen Energie- und Kraftstoffpreissteigerungen noch nicht berücksichtigt ist. Vielerorts stehen die Kommunen jetzt vor der Frage, wie die örtlichen ÖPNV-Angebote angesichts der Kostensteigerungen noch aufrechterhalten werden können. Die Kommunen stoßen trotz des hohen Stellenwertes des ÖPNV vor Ort an ihre finanziellen Grenzen.

Besonders problematisch ist, dass sich Bund und Länder bislang nur für das Jahr 2023 verpflichtet haben, alle mit dem Deutschlandticket verbundenen Kosten auszugleichen. Diese Garantie für einen Ausgleich der Mindereinnahmen infolge des Deutschlandtickets über den zugesagten Sockelbetrag von 3 Mrd. € hinaus (Nachschusspflicht) braucht es zwingend auch ab 2024. Um den ÖPNV-Bestand zu sichern, weitere Angebote einzuführen und das Deutschlandticket dauerhaft zum Erfolg zu machen, sind zusätzliche Mittel von Bund und Ländern nötig. Ziel muss sein, in ganz Deutschland ein attraktives und leistbares Nahverkehrsangebot anzubieten und damit einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele beizutragen.

Die angekündigte Fortsetzung der E-Bus-Förderung wird begrüßt und ist angesichts der Ziele aus dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz zwingend notwendig. Selbst mit Förderung stellt die Antriebswende einen Kostentreiber für das System ÖPNV dar, der ohne zusätzliche finanzielle Unterstützung der Aufgabenträger über kurz oder lang zu Angebotskürzungen führen wird.

Lkw

Bei der CO₂-Abgabe der Lkw-Maut muss sichergestellt werden, dass im Fall von Ortsdurchfahrten mit Bundesstraßen die daraus resultierenden zusätzlichen Einnahmen unmittelbar den betroffenen kommunalen Baulastträgern zugutekommen. Auch dort sollten die Mittel für weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich eingesetzt werden können.

Pkw

Im Pkw-Bereich soll insbesondere die Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur die Antriebswende unterstützen. Damit die Kommunen die im Masterplan zugeschriebene Koordinierungsfunktion wahrnehmen können, bedarf es konkreter Unterstützung durch den Bund. Die Kommunen dürfen aus unserer Sicht keinesfalls in eine Erfüllungsverantwortung zur Sicherstellung der örtlichen Ladeinfrastruktur gedrängt werden. Neben Leitfäden und „Tools“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur braucht es Fachkräfte vor Ort für die Planung und Steuerung des Ladeinfrastrukturaufbaus. Der flächendeckende Ausbau von Ladeinfrastruktur darf nicht an der finanziellen und personellen Leistungsfähigkeit einzelner Städte scheitern. Klar muss sein, dass ein Großteil der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen erfolgt.

Digitalisierung

Die Fortschreibung der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ wird ausdrücklich begrüßt.

Straßenverkehrsrecht

Die aufgeführte Reform des Verkehrsrechts durch Änderung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung ist von enormer Bedeutung für klimawirksame Maßnahmen im Verkehrsbereich. Hier gilt es im weiteren parlamentarischen Verfahren, eine letztlich wirksame Reform zu erreichen, die tatsächlich und im Sinne einfacher Verfahren den Kommunen die dringend notwendigen zusätzlichen Entscheidungsspielräume zukommen zu lassen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme zum Entwurf des Straßenverkehrsgesetz.

4. Ökosysteme und Artenschutz

Die Ziele, Ökosysteme zu schützen, zu stärken und wiederherzustellen und in einem umfassenden Ansatz zur Verbesserung des Klima- und Biodiversitätsschutzes beizutragen, werden grundsätzlich begrüßt.

Die Vorbildfunktion von Wäldern in öffentlicher Hand ist unbestritten. Dies gilt umso mehr in Zeiten des Klimawandels, der auch in den Kommunalwäldern und in den städtischen Grünanlagen und Stadtwäldern mit voller Wucht angekommen ist. Die Waldbesitzer werden sich darauf einstellen müssen, dass die Krise weiterläuft und ihnen in den kommenden Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, noch sehr viel abverlangt wird. Vom Grundsatz her sind daher die Zielstellungen, Ökosysteme zu schützen, zu stärken und wiederherzustellen und in einem umfassenden Ansatz zur Verbesserung des Klima- und Biodiversitätsschutzes beizutragen und dafür auch beachtliche Haushaltsmittel bereitzustellen, zu begrüßen.

Wissenschaftlich unbestritten ist jedoch auch, dass Maßnahmen in Form von Einschlagsstopp in alten naturnahen Wäldern, eine Extensivierung der Waldbewirtschaftung und Erhöhung der Totholzvorräte fachlich nicht zielführend als Maßnahmen für stärker Klimaschutz und für die dringend notwendige Anpassung der Wälder an den Klimawandel sind. Einschlagsverzicht in alten Buchenbestände ist kontraproduktiv führt zur Verknappung bei der Rohholzversorgung. Fehlende Holz-mengen müssten durch Importe ausgeglichen werden, auch u.U. aus Ländern mit geringeren Umwelt- und Sozialstandards.

Auch sind sich die Experten einig, dass der Holzbedarf zur Erreichung von Klimaneutralität insgesamt tendenziell steigen wird. Wir begrüßen und unterstützen daher die Holzbauinitiative der Bundesregierung als einen wichtigen Schritt, um den Klimaschutz voranzubringen und regionale Wertschöpfungsketten zu stärken.

Die waldbesitzenden Städte setzen auf eine gestaltende Waldpolitik vor Ort, die die Ansprüche von Bürgern, Forst- und Holzwirtschaft sowie Naturschutz klug miteinander verbindet. Dabei gehört es zum Selbstverständnis der kommunalen Selbstverwaltung, dass die wesentlichen Entscheidungen zur Waldbewirtschaftung in den gewählten Stadträten getroffen werden. Kommunalwald ist Bürgerwald.

Im Weiteren heißt es im Unterpunkt „KlimaWildnis“, dass ein Programm zur Sicherung von kleinen Wildnisflächen in Wäldern, Mooren, Auen, Küsten, Gebirgen, ehemaligen Truppenübungsplätzen und Bergbaufolgelandschaften neu aufgelegt wird. Das Programm sollte sich darüber hinaus auch zur „Sicherung oder Rückgewinnung von Überschwemmungsgebieten und deren Entwicklung zu Auengebieten“ verhalten und finanzielle Mittel dafür vorsehen. Beispielsweise wurden im Landkreis Prignitz mit dem Naturschutzgroßprojekt „Lenzener Elbtalaue“, der größten Deichrückverlegung in Deutschland, der Elbe 420 Hektar Überschwemmungsraum zum

Natur- wie Hochwasserschutz zurückgegeben. Im zurückgewonnenen Überflutungsraum können Auenlandschaften entwickelt werden, die dann wiederum auch einen Beitrag zu Klimaschutz leisten. Ferner regen wir an, das Programm zur Sicherung von kleinen Wildnisflächen in Wäldern um den Punkt „Entwicklung“ zu ergänzen.

5. Sektorübergreifende Maßnahmen und Maßnahmen zur Gestaltung einer sozial gerechten Transformation

Der Deutsche Städtetag begrüßt den Ansatz der ressortübergreifenden Zusammenarbeit, um Klimaschutzziele gemeinsam und möglichst effektiv zu erreichen.

Der Deutsche Städtetag begrüßt den Ansatz der ressortübergreifenden Zusammenarbeit, um Klimaschutzziele gemeinsam und möglichst effektiv zu erreichen. Mit Blick auf die eingangs bereits dargestellten finanziellen Herausforderungen für die Kommunen, weist der Deutsche Städtetag jedoch explizit zum Punkt „Eigenanteilsbefreiung für finanzschwache Kommunen für Fachpersonal“ darauf hin, dass das Ziel eine unbefristete Förderung von Personalstellen sein sollte, um Fachpersonal besser binden zu können.

Abschließend bitten wir darum, unsere Hinweise, Anregungen und Forderungen im Weiteren zu berücksichtigen, und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.