

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zum Klimaschutzplan 2050

26.09.2016

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat am 06.09.2016 die Ressortabstimmung für den Klimaschutzplan 2050 eingeleitet und die Bundesländer und die Verbände zu einer Stellungnahme bis zum 30.09.2016 aufgefordert.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) nimmt zum Hausentwurf des BMUB des Klimaschutzplans 2050 wie folgt Stellung:

Einleitung

Im Dezember 2015 haben sich die teilnehmenden Staaten des Pariser Klimagipfels auf einen globalen Klimavertrag geeinigt, der mittlerweile auch von den USA und China ratifiziert wurde, um die fortschreitenden Erderwärmung und die Folgen des Klimawandels zu begrenzen. Zu den wichtigsten Ergebnissen des Gipfels zählt die völkerrechtlich verbindliche Zielsetzung, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2° C zu begrenzen und Anstrengungen für eine Begrenzung auf 1,5° C zu unternehmen. Die einzelnen Staaten sind verpflichtet, ihre Klimaschutzziele umzusetzen und alle fünf Jahre neue, ehrgeizigere Ziele einzureichen. Die Bundesregierung hat sich maßgeblich für dieses ambitionierte Ergebnis eingesetzt.

Der vorliegende Klimaschutzplan 2050 des BMUB wird diesen Ambitionen in keiner Weise gerecht. Schon jetzt ist absehbar, dass die bestehenden Klimaziele der Bundesregierung für 2020 nicht erreicht werden. Statt einen möglichst konkreten und ambitionierten Plan zur Umsetzung von Paris vorzulegen, verharrt die Bundesregierung bei den THG-Reduktionszielen auf dem Energiekonzept von 2010 und verzichtet auf verbindliche sektorale Zielvorgaben. Insbesondere die Maßgabe der Wirtschaftsverträglichkeit von Klimaschutzmaßnahmen hat dazu geführt, dass *konkrete* Vorgaben zur Senkung von THG-Emissionen in den verschiedenen Bereichen gestrichen wurden. Das zeigt, dass der Bundesregierung nicht an einer konsequenten Umsetzung der Paris-Ziele gelegen ist.

Der vorliegende Entwurf des Klimaschutzplans 2050 muss daher in weiten Teilen überarbeitet und mit konkreten THG-Minderungszielen für alle Sektoren für die Jahre 2030, 2040 und 2050 hinterlegt werden. In einem dem Klimaschutzplan folgenden Klimaschutzgesetz müssen diese Ziele gesetzlich verbindlich festgeschrieben werden. Die Umsetzung der Zielvorgaben, sollte u. a. durch eine umfassende ökologische Steuerreform erreicht werden. Ziel der Reform muss es sein, klimaschädliche Subventionen abzuschaffen und schrittweise eine Besteuerung von klimawirksamen Schadstoffen – neben Kohlendioxid auch Methan, Dieselruß und Stickstoffverbindungen – einzuführen.

Die DUH ist weiterhin bereit, die Bundesregierung darin zu unterstützen, Vorschläge einzubringen und Lösungen zu erarbeiten.

Klimafreundliches Bauen und Wohnen

Für ein Erreichen der Klimaziele muss der Energiebedarf im Gebäudebereich drastisch gesenkt werden. Für dieses Vorhaben ist es essentiell, die energetischen Sanierungsquote von Wohn- und Nichtwohngebäuden sowie öffentlichen Gebäuden massiv zu steigern – und zwar schon heute. Dafür benötigen wir verbindliche Zwischenziele bis zum klimaneutralen Gebäudebestand 2050 und konkrete sektorale Vorgaben. Dies kann durch bereits heute verfügbare Technologien und Baustoffe sowohl im Wohn- als auch im Nichtwohnbereich umgesetzt werden. Nötig ist die Sicherstellung von Investitionsentscheidungen, vor allem durch verlässliche, stetige Rahmenbedingungen und wirksame Anreizsysteme.

Vor diesem Hintergrund fordert die DUH die folgenden Maßnahmen:

- Integrierte und langfristige Sanierungsstrategie sowohl auf nationaler wie gebäudeindividueller Ebene: Schrittweise Anpassung der energetischen Anforderungen an Bestandsgebäude an die technischen Entwicklungen.
- Schaffung eines kohärenten Gesetzesrahmens um Planungssicherheit zu gewährleisten.
- Ziel des klimaneutralen Gebäudebestands heute schon durch ambitionierten Neubaustandard angehen.
- Stärkung des Vollzugs von energetischen Anforderungen auf Länderebene.
- Verlässliche und haushaltsunabhängige öffentliche Förderprogramme für energetische Sanierung.
- Öffentliches Förderprogramm für nachhaltige Bau- und Dämmstoffe.
- Förderungsstopp für fossile Heizträger.
- schrittweise Anhebung und stärkere Orientierung der Steuer für fossile Energieträger an ihren CO₂-Emissionsfaktoren.
- Ambitionierte Zielsetzung und verpflichtende Umsetzung von europäischen Effizienzvorgaben.

Klimaschutz und Mobilität

Die im Entwurf zum Klimaschutzplan 2050 beschriebenen Meilensteine und Maßnahmen sind nicht ausreichend, um eine Verkehrs- und Mobilitätswende einzuleiten und die Klimaschutzziele zu erreichen. Insbesondere wegen der prognostizierten Steigerungen bei den Fahrzeugkilometern im PKW- und LKW-Verkehr sind deutliche, ambitionierte und vor allem konkrete Effizienzziele und Minderungsraten bei THG-Emissionen notwendig, um den Verkehrssektor bis 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu gestalten. Die dem Dieselantrieb zugeschriebene Rolle bei der Erreichung von Klimaschutzziele ist unter anderem angesichts der bekannten negativen Effekte von Dieselfahrzeugen auf die Luftqualität nicht gerechtfertigt.

Um das Ziel einer nachhaltigen Transportstrategie und eine Dekarbonisierung des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs zu erreichen, fordert die DUH folgende Maßnahmen:

- Vorrang für die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr und entsprechend frühzeitige Weichenstellungen für eine auf die Klimaschutzziele bezogene Infrastrukturplanung.
- Bis Mitte 2017 Vorlage eines Masterplans zur Erhöhung des Anteils an öffentlichem Verkehr
- Entwicklung eines Bundesmobilitätsplans gekoppelt an Klimaschutzziele zur künftigen Ausgestaltung der Infrastrukturplanung

- Absenkung der THG-Emissionen im Verkehrssektor auf ein Minimum:
 - o Der Endenergieverbrauch muss bis 2050 um mehr als die Hälfte gesenkt werden im Vergleich zu 2005. Dafür ist die Formulierung von Zwischenzielen (2030, 2040) erforderlich.
 - o Ein nahezu treibhausgasneutraler Straßenverkehr ab 2050 bedingt, dass ab 2035 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge mit regenerativ erzeugtem Kraftstoff / Antrieb neu zugelassen werden. Die dafür erforderlichen Instrumente sind jetzt zu verankern.
 - o Bis zum Sommer 2017 muss ein Konzept vorliegen, wie bis 2030 40% THG-Emissionen im Sektor reduziert werden können.

- Anwendung des Verursacherprinzips:
 - o Einführung einer intelligenten, fahrleistungs- und emissionsabhängigen PKW- und LKW-Maut ab 2020 auf allen Straßen.
 - o Aufkommensneutrale Umgestaltung der Kfz-Steuer und Dienstwagenbesteuerung mit Vorteil für emissionsarme Fahrzeuge (fortlaufende Absenkung der Stellwerte).
 - o Abbau von klimaschädlichen Subventionen im Verkehrssektor einschließlich Steuerprivilegien für Dieselkraftstoff.
 - o Verzicht einer expliziten Rolle des Dieselantriebs im Klimaschutzprogramm.

- Ambitionierte und kontrollierte Effizienz- und Verbrauchsvorgaben für alle Antriebe:
 - o Weiterentwicklung bzw. Einführung verbindlicher CO₂-Grenzwerte und Effizienzvorgaben für alle Fahrzeugarten und Kraftstoffe bzw. Antriebe im realen Straßenverkehr.
 - o Einführung neuer Typzulassungsvorschriften auf der Basis von Messungen im realen Fahrbetrieb.
 - o Effektive Marktüberwachung: Unabhängige Kontrolle der Einhaltung von Effizienz-, Emissions- und Verbrauchsvorgaben sowie Sanktionierung von Regelverstößen.

Neben einem hohen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele trägt eine Wende im Verkehrs- und Mobilitätsbereich zur Steigerung der Lebensqualität in Städten bei. Das Rückgrat der städtischen Mobilität muss in Zukunft der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, flankiert von Bussen und Bahnen bilden. Entsprechend müssen die rechtlichen, planerischen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden, diesen Verbund vor Ort zu stärken. Dazu gehören die Fortschreibung und Erhöhung der Investitionsmittel des Bundes für den ÖPNV und den Radverkehr, die Förderung einer geeigneten Raum- und Siedlungsstruktur sowie Änderungen im Baurecht.

Klimaschutz in der Energiewirtschaft

Um den Zielen des Pariser Klimaabkommens gerecht zu werden, ist die vollständige Dekarbonisierung der Energiewirtschaft bis 2050 erforderlich. Um dies zu erreichen, ist eine signifikante Reduktion des Bruttostromverbrauchs erforderlich, der Prozess des Kohleausstiegs muss zeitnah beginnen und deutlich vor 2050 abgeschlossen sein, ein weiterer verstärkter Ausbau der erneuerbaren Energien und eine Verbesserung der wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen für die Sektorenkopplung sind außerdem notwendig.

Erneuerbare Energien und Sektorenkopplung

Die Kopplung der regenerativen Stromerzeugung mit den Bereichen Wärme und Verkehr ist einerseits eine notwendige Maßnahme zur Stabilisierung eines Stromsystems mit großen Anteilen fluktuierender Stromerzeugung. Die Nutzung erneuerbaren Stroms in den Bereichen Wärme und Verkehr wird jedoch darüber hinaus wesentlicher Baustein zur Dekarbonisierung dieser Bereiche sein. Mit dem Ausbaukorridor und dem Förderregime des aktuellen EEG lassen sich die dafür notwendigen Mengen an erneuerbarem Strom jedoch nicht erreichen: Bis 2050 müssen mindestens 200-250 TWh¹ zusätzlich aus erneuerbaren Energien erzeugt werden. Grundlage für die nächste Novelle des EEG muss daher ein deutlich erweiterter Zielpfad für den Ausbau der regenerativen Energieträger sein.

Für eine Weiterentwicklung des EEG in der nächsten Legislaturperiode fordert die DUH:

- Den Ausbaukorridor für erneuerbare Energien insgesamt deutlich zu erhöhen.
- Erfassung und Beseitigung von Risiken für Bürgerenergieprojekte, auch um die Akzeptanz der Energiewende zu erhalten.
- die erneuerbare Stromerzeugung an der *Bruttostromerzeugung* und nicht am *Bruttostromverbrauch* zu messen, um Exporte mit zu erfassen.

Für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Sektorenkopplung fordert die DUH:

- Die Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen für Power-to-Liquid und Power-to-Gas müssen erhöht und finanziell deutlich besser ausgestattet werden.
- Der rechtliche und regulatorische Rahmen muss so gestaltet werden, dass Hemmnisse für eine wirtschaftlich sinnvolle Darstellung von Sektorenkopplungsprojekten abgebaut werden und sich Geschäftsmodelle in diesem Bereich für Akteure auch außerhalb des regulierten Bereiches entwickeln können.
- Schon jetzt müssen neben der im EEG verankerten Möglichkeit, in Netzengpassgebieten Wärme durch erneuerbaren Strom zu substituieren, weitere Nutzungen ermöglicht werden. Dies muss auch für andere Akteure als die Übertragungsnetzbetreiber eine Option sein.

¹ Zahl wurde nachträglich korrigiert.

Kohlenutzung

Der Klimaschutzplan 2050 enthält keine konkreten Angaben zum notwendigen Kohleausstieg, allein von „einer schrittweisen Reduzierung der Kohlenutzung“ ist die Rede. Die Diskussion um die Zukunft der Kohle darf jedoch nicht unnötig verlängert werden, denn sie ist Schlüsselmaßnahme der Dekarbonisierung.

Im Detail bedeutet dies:

- Keine Investitionen in neue Tagebaue.
- keine Investitionen in neue Kohlekraftwerke.
- Stopp aller Subventionen der Kohleverstromung.
- entschädigungsfreie Stilllegung weiterer, über die „Braunkohle-Reserve“ hinausgehender, Kraftwerkskapazitäten.
- zeitnahe Entscheidung für einen verbindlichen Zeitpunkt zum Ausstieg aus der Kohleverstromung.
- Schaffung rechtlicher und regulatorischer Grundlagen für den Ausstieg.

Kommission für Klimaschutz, Wachstum, Strukturwandel und Vollendung der Energiewende

Die DUH begrüßt die im Klimaschutzplan vorgeschlagene Einsetzung einer Kommission „Klimaschutz, Wachstum, Strukturwandel und Vollendung der Energiewende“ als einen wichtigen Schritt zum Beginn eines umfassenden Dialogprozesses zum Ausstieg aus der Kohleverstromung und bietet ihre Mitarbeit an. Ziel muss es sein, mit allen Beteiligten Ausstiegsszenarien zu erarbeiten und einen Weg in eine CO₂-freie Zukunft zu ebnen.

Klimaschutz in der Landwirtschaft

8 Prozent aller Treibhausgase sind auf die Landwirtschaft zurückzuführen, aus diesem Grund ist eine Transformation dieses Sektors unvermeidlich. Der Ausstoß an Klimagasen aus der Landwirtschaft muss bis 2050 halbiert werden. Die im Entwurf zum KSP 2050 beschriebenen Meilensteine und Maßnahmen sind nicht hinreichend konkret, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Für eine wirksame Reduzierung der Stickstoffüberschüsse fordert die DUH:

- Verabschiedung einer integrativen, nationalen Stickstoffstrategie bis 2017 mit sektorenübergreifenden Zeit- und Zielhorizonten sowie einem geeigneten Indikatorenset und Monitoringprogramm
- Verringerung des Stickstoffüberschusses in der Gesamtbilanz bis 2030 auf 50 – 60 kg/N/ha und bis 2050 eine weitere deutliche Verringerung des Stickstoffüberschusses auf nahe Null
- Verringerung der THG-Emissionen in der Tierhaltung durch flächengebundene Tierhaltung mit regionalen Nährstoffkreisläufen: Im Klimaschutzplan ist als mittelfristiges Ziel aufgeführt, dass in Regionen mit intensiver Tierhaltung keine Genehmigung mehr für den Bau neuer Tierställe ab Tierbesatzdichten >2 Großvieheinheiten (GVE) /ha ermöglicht werden. Um

Verlagerungseffekte zu vermeiden, sollte eine flächenlose Tierhaltung grundsätzlich nicht mehr genehmigungsfähig sein.

- Dieses Ziel korrespondiert mit der Senkung der Überproduktion von tierischen Produkten: deutliche Reduzierung (Halbierung) des Konsums tierischer Lebensmittel und des Fleischexports.

Im Bereich der Lebensmittelabfallreduktion setzen bisherige Initiativen auf Freiwilligkeit, Aufklärung und Verbraucherbildung. Zur Zielerreichung sind jedoch politische Maßnahmen auf verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette notwendig:

- Erstellung einer Gesamtstrategie bis 2018 zur Reduzierung der Lebensmittelabfälle entlang der gesamten Wertschöpfungskette mit Festschreibung konkreter Reduktionsziele bis 2030 und 2050. Für die Festlegung der Reduktionsziele soll eine belastbare Datengrundlage geschaffen werden
- verbindliche branchenspezifische Zielvereinbarungen mit der Wirtschaft
- Einführung gesetzlicher Regelungen (z.B. für Handel und Gastronomie) prüfen.

Übergeordnete Forderung einer ökologischen Steuerreform

Wegen des langwierigen Prozesses einer Neugestaltung des CO₂-Zertifikatehandels und seines nicht absehbaren Erfolges muss die Bundesregierung parallel nationale Lösungen finden. Wenngleich die Neugestaltung des Zertifikatehandels auf der Agenda bleiben muss, fordert die DUH die Bundesregierung auf, eine ökologische Steuerreform anzustreben. Diese sollte Umweltverschmutzung und Energieverschwendung verteuern und im Gegenzug die Abgaben auf Arbeit verringern.

Im Detail sollte die Reform folgende Punkte enthalten:

- Schrittweise Einführung einer CO₂-Steuer.
- Prüfung zusätzlicher Abgaben auf fossile Kraftstoffe und Heizstoffe.
- Abschaffung der Subventionierung des besonders schmutzigen Dieselmotors.
- Neben CO₂ sollten auch andere klimawirksame Schadstoffe wie Methan, Dieselruß und Stickstoffverbindungen berücksichtigt werden.