

## **Antrag**

**der Abgeordneten Lisa Badum, Dr. Julia Verlinden, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Stefan Schmidt, Daniela Wagner, Kai Gehring, Annalena Baerbock, Oliver Krischer, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Gerhard Zickenheiner, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Renate Künast, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Handeln jetzt – Auf dem Weg zum klimaneutralen Deutschland**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat sich international verpflichtet, seinen Beitrag zur Lösung der Klimakrise zu leisten und Klimaneutralität anzustreben. Ein klimaneutrales Deutschland kann folgendermaßen aussehen:

Die Energie für Wohnen, Mobilität, Gewerbe und Industrie wird überwiegend aus Wind und Sonne gewonnen oder durch weitere emissionsfreie Energieerzeugung wie Geothermie, Wasserkraft und nachhaltige Biomasse, vorwiegend aus Reststoffen. Alle Gebäude sind weitestgehend energetisch modernisiert oder nach dem Niedrigstenergiestandard errichtet worden und werden mittels Photovoltaik auch zur Energieerzeugung genutzt. Als Baustoffe kommen nur noch nachhaltige Rohstoffe wie recycelte Baustoffe, Carbonbeton, Hanf oder Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft zum Einsatz. Wohnungen und Häuser sind an den Anforderungen des Klimaschutzes und den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet und schaffen mit viel Grün und Gemeinschaftsbereichen ein lebenswertes Umfeld.

Der Verkehrsbereich ist weitgehend dekarbonisiert. Wohnortnahe Versorgung und eine Stadt der kurzen Wege, schnelles Internet und die Rückkehr der Dorfläden ermöglichen einen Alltag ohne Auto. Die Schiene ist das Rückgrat einer klimafreundlichen und bezahlbaren Mobilität: Alle Großstädte sind durch Hochgeschwindigkeitszüge verbunden, durch geschickte Taktung sind kurze Fahrten in weitere Orte und verlässliche Umstiege gewährleistet. Der elektrische ÖPNV in Städten und in der Fläche ist zuverlässig und bezahlbar. Gut ausgebaute Fahrradstraßen und Verleihsysteme sorgen dafür, dass Bahnhöfe und Busstationen schnell erreichbar sind. Die verbleibenden Autos, davon viele im Carsharing-Verbund, sind emissionsfrei.

Die Innenstädte sind weitgehend autofrei und deutlich lebenswerter. Radfahrerinnen und Fußgänger können sicher unterwegs sein. Transporte werden über die Schiene und durch emissionsfreie Lkw, Transporter und Lastenräder erledigt. Flüge sind nur noch für transkontinentale Reisen nötig, da das europäische Schienennetz hervorragend ausgebaut ist. Die Flugzeuge werden mit synthetischen Kraftstoffen betrieben. Auch in

Schiffen kommen alternative Kraftstoffe zur Anwendung, unterstützt durch Wind- und Solarenergie.

Die Wegwerfgesellschaft ist einer Kreislaufwirtschaft gewichen, sodass Werkstoffe in geschlossenen Kreisläufen geführt werden und nur noch sehr wenige Abfälle anfallen. Durch Langlebigkeit und Reparaturfähigkeit wird unser Ressourcenverbrauch verringert. Produkte und Materialien, die in Kontakt mit Mensch und Natur sind, können bedenkenlos verwendet werden, weil sie ungiftig und biologisch abbaubar sind. Europa hat gezeigt, dass der Schutz von Klima und Umwelt unsere Lebensqualität steigert und gesund hält, Innovationen fördert und unseren Wohlstand sichert. Damit haben wir auch andere Wirtschaftsräume dazu gebracht, denselben Weg einzuschlagen. Die industrielle Landwirtschaft ist in weiten Teilen dem Ökolandbau gewichen. Die Nahrungsmittelproduktion erfolgt nachhaltig, schützt Böden und Wasser.

Die noch vorhandenen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Landwirtschaft und der Industrie werden durch inländische Kohlenstoffsenken wie Moore, Dauergrünland und Naturwälder kompensiert. Importe werden auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz angerechnet und entsprechende Kompensationsmaßnahmen werden im Entstehungsland durchgeführt.

Doch die Realität im Jahr 2019 sieht anders aus. Deutschland ist nicht auf Kurs Richtung Klimaneutralität, sondern auf Abwegen. Das Klimaziel für das Jahr 2020 wird gerissen und für die Jahre 2021 bis 2030 werden aller Voraussicht nach europäische Strafzahlungen in Milliardenhöhe für das Verfehlen der Klimaziele in den Sektoren Verkehr und Gebäude fällig.

Und die historische Chance, vor dem Klimagipfel in New York eine gesellschaftliche Mehrheit für Klimaschutz zu nutzen und die notwendigen Maßnahmen auf den Weg zu bringen, wurde auch noch verspielt. Mit dem mutlosen Klimapaket der Regierung ist auch das Reißen der 2030-Klimaziele vorprogrammiert: In welcher gesetzlichen Form die CO<sub>2</sub>-Einsparziele für die Sektoren festgeschrieben werden sollen, ist nicht geklärt, ein klares Bekenntnis zum Klimaschutzgesetz fehlt. Der vorgesehene CO<sub>2</sub>-Preis für Verkehr und Wärme soll erst ab 2021 und mit einem Einstieg von 10 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> greifen, während im Europäischen Emissionshandelssystem bereits jetzt Preise von 26 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> vorherrschen. Das Herzstück des Klimaschutzes, die Energiewende, wird weiter abgewürgt. Beim Kohleausstieg bleibt die Bundesregierung weiter die Umsetzung schuldig, von der dringend notwendigen Beschleunigung des Kohleausstiegs ist nicht mal die Rede. Im Verkehrssektor garantiert die Koalition dem Verbrennungsmotor weiterhin Bestandsschutz und treibt den Straßenausbau ungebremst voran. In der Agrarpolitik wird weiter Geld in die industrielle Tierhaltung gepumpt, die viel zu hohen Tierzahlen bleiben unangetastet, der Ökolandbau wird nicht stärker gefördert. Im Gebäudebereich verlässt sich die Bundesregierung voll und ganz auf Fördermaßnahmen ohne verbindlichen gesetzlichen Rahmen. Finanziellen Klimaanreize für Verbraucherinnen und Verbraucher steht keine Streichung von ökologisch schädlichen Subventionen gegenüber. Ordnungsrecht und klare Vorgaben für Politik und Industrie fehlen völlig.

Beim Klimaschutz sind alle mitzunehmen. Die notwendige Transformation der Wirtschaft kann nur gelingen, wenn sie ökologisch und sozial ist. Deshalb ist die ökologische Frage auch immer eine soziale Frage und es muss sichergestellt werden, dass Menschen nicht durch die ökologische Modernisierung abgehängt werden.

Die folgenden Maßnahmen wären erforderlich, damit Deutschland in allen Sektoren zum Klimaschutzvorreiter werden kann.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sektorübergreifende Maßnahmen umzusetzen:

- Klimaschutzgesetz einführen: Trotz Aktionsplänen und Programmen sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland in den letzten Jahren wieder angestiegen. Deswegen braucht es nun umgehend ein Klimaschutzgesetz, welches einen angemessenen deutschen Beitrag zur Erreichung des Pariser Klimaziels gesetzlich verankert. Nur eine Governance-Struktur mit klar festgelegten Zielen und Zwischenzielen, verknüpft mit einem verbindlichen Monitoring der Maßnahmen und Ergebnisse sowie automatisierten Korrekturmechanismen, können dies erwirken. Deshalb bedarf es jeweils eindeutig festgeschriebener jährlicher Sektorziele in Form von CO<sub>2</sub>-Budgets bis 2050 und der Verankerung der klaren auch finanziellen Verantwortlichkeit für die Zielerreichung bei den jeweiligen Ressorts. Bei einer drohenden CO<sub>2</sub>-Budgetüberschreitung werden die für die jeweiligen Sektoren zuständigen Ressorts verpflichtet, initiativ ein Sofortmaßnahmenprogramm zur Erreichung der Emissionsreduktion vorzulegen, auf dessen Grundlage der Deutsche Bundestag über die Maßnahmen entscheidet. Die Zielsetzung einer klimaneutralen öffentlichen Verwaltung bis 2030 muss ebenfalls in diesem Rahmengesetz festgelegt werden.
- Den Klimaschutz im Grundgesetz verankern: Die aus dem Pariser Abkommen erwachsenden völkerrechtlichen Pflichten haben für das deutsche Gemeinwesen ein derartiges Gewicht, dass sie auch auf Ebene der Verfassung konkret verankert werden müssen. Zwar enthält Artikel 20a GG bereits jetzt die Pflicht für alle staatlichen Gewalten, zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen tätig zu werden. Dies umfasst selbstverständlich auch den Klimaschutz. Dennoch hat die bisherige Fassung des Artikels 20a GG nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts in manchen Konstellationen eine hohe Durchschlagskraft nur dann, wenn der einfache Gesetzgeber bereits Konkretisierungen vorgenommen hat. Die Dringlichkeit des Problems erfordert es, eine solche grundlegende Konkretisierung festzulegen und dies auf Ebene der Verfassung selbst. In Artikel 20a soll deshalb konkretisierend eingefügt werden, dass die internationalen Zielvorgaben bei der Erfüllung der Schutzpflicht verbindlich sind.
- CO<sub>2</sub>-Preis für Verkehr und Wärme durch Änderung des Energiesteuergesetzes und CO<sub>2</sub>-Mindestpreis im ETS: CO<sub>2</sub>-Ausstoß muss einen Preis bekommen. Auf fossile Kraft- und Brennstoffe wird ein Preisaufschlag erhoben, der über die Zeit anwächst. Dieser Aufschlag soll die Kosten der Klimaschäden abbilden. Gleiches gilt für Unternehmen: Unternehmen, die technologisch am stärksten am Klimakiller CO<sub>2</sub> hängen, haben derzeit zu wenige Anreize und Möglichkeiten, auf klimafreundliche Technologien umzustellen. Aus den Einnahmen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird ein Energiegeld von mindestens 100 Euro finanziert, das jede Bürgerin und jeder Bürger erhält. Da Menschen mit niedrigem Einkommen in der Regel weniger CO<sub>2</sub> produzieren, profitieren sie überdurchschnittlich davon. Außerdem werden die Bürgerinnen und Bürger durch eine Senkung der Stromsteuer entlastet. Der CO<sub>2</sub>-Preis muss ökologisch wirksam sein. Dazu muss er möglichst viele Sektoren erfassen. Von entscheidender Bedeutung für die Lenkungswirkung ist zudem, dass es einen planbaren und verlässlichen Preispfad gibt. Dafür müssen die Energiesteuern auf Heiz- und Kraftstoffe mit einer CO<sub>2</sub>-Preiskomponente von anfangs 40 Euro Einstiegspreis angehoben werden;

den Kohleausstieg umgehend mit einem Kohleausstiegsgesetz einzuleiten:

- Die von der Bundesregierung eingesetzte Kohlekommission hat im Januar 2019 endlich einen Plan zum Kohleausstieg vorgelegt. Der Kohleausstieg muss nun unverzüglich beginnen. Dazu müssen bis Ende 2022 mindestens rund ein Viertel der Braunkohlekapazitäten und ein Drittel der Steinkohlekapazitäten abgeschaltet und

für die Zeit nach 2022 ein verbindlicher und möglichst entschädigungsfreier Abschaltplan für Kohlekraftwerke festgelegt werden. Zudem muss das Strukturförderungsgesetz mit einem Volumen von 40 Milliarden Euro an konkrete Abschaltungen und den Ausbau erneuerbarer Energien vor Ort gekoppelt werden. Nicht zuletzt muss das Ende des Kohleausstiegs schnell, möglichst vor 2030, erreicht werden;

den Ausbau der Erneuerbaren Energien voranzubringen:

- Während weltweit immer mehr in erneuerbare Energien investiert wird, sind in Deutschland 2018 die Investitionen im Vergleich zum Vorjahr um fast 50 Prozent eingebrochen. Anstatt den Ausbau der erneuerbaren Energien zu beschleunigen, bremst die Bundesregierung den gerade wieder aufkeimenden Ausbau der Photovoltaik aus. Mieterstromprojekte und Solarprojekte, die bereits in Planung sind, werden durch die wiederholten Kürzungen unwirtschaftlich. Gleichzeitig droht der weitere Ausbau der Windenergie unter seinem Potential und hinter der klimapolitischen Notwendigkeit zurückzubleiben. Dabei sind die Solar- und Windenergie schon heute die günstigsten Stromerzeugungsformen und sehen weiterhin erheblichen Kostensenkungen entgegen.
- Durch Änderungen im Energierecht muss schnellstmöglich die Begrenzung des Ausbaus von Ökostrom auf 40 bis 45 Prozent bis 2025 bzw. 55 bis 60 Prozent bis 2035 gestrichen werden, damit stattdessen ein Ökostromanteil von 100 Prozent bis 2030 angestrebt werden kann.
- Auch die Obergrenze von 52 Gigawatt für den Ausbau von Solarstromanlagen muss gestrichen, der Ausbau der Windenergie an Land mit einem Ausbaupfad von 5.000 Megawatt netto und der Solarenergie mit einem Ausbaupfad von jährlich jeweils mindestens 10.000 Megawatt netto beschleunigt und das Ausbauziel für Windenergie auf See auf 20 Gigawatt im Jahr 2030 angehoben werden;

den Mieterstrom zu stärken:

- Die gesetzlichen Regelungen zum Mieterstrom für Solarstrom müssen überarbeitet werden. Das Modell soll deutlich unbürokratischer, kostengünstiger und für die Mieterinnen und Mieter attraktiver werden. Es muss sichergestellt sein, dass auch Mieter effizient und effektiv in den Strommarkt eingebunden sind. Die Obergrenze von 100 Kilowatt installierter Leistung pro Projekt bei Mieterstromanlagen sowie der Deckel von 500 Megawatt maximalen Neubaus von Solarstromanlagen im Rahmen der Mieterstromregelungen pro Jahr müssen aufgehoben werden. Zudem müssen die steuerlichen Hemmnisse für Mieterstrom im Gewerbesteuerrecht und im Körperschaftsteuerrecht für Wohnungsbaugesellschaften beseitigt werden;

die Verkehrswende einzuleiten:

- Deutschlandtakt bundesweit einführen: Damit die Bahn eine attraktive Alternative zum Straßenverkehr wird, muss in definierten Ausbaustufen ein Deutschland-Takt bundesweit eingeführt werden, der für die Fahrgäste kurze Fahrzeiten, günstige Umsteigebeziehungen in Bahnhöfen und einen dichten, leicht merkbaren Takt bringt.
- Schienennetze reaktivieren und Neubau im Bahnsektor vorantreiben: Um bestehende, aber derzeit nicht befahrene Schienenwege wieder nutzbar zu machen, braucht es ein Streckenreaktivierungsprogramm, mit dem bis 2030 mindestens 2.000 Streckenkilometer wieder in Betrieb genommen werden. Zudem müssen mehr Gelder im Jahr für den Neu- und Ausbau des Netzes bereitgestellt werden.
- Mehrwertsteuersenkung bei der Bahn von 19 Prozent auf 7 Prozent über § 12 des Umsatzsteuergesetzes (UStG): Statt den besonders klima- und umweltfreundlichen Schienenverkehr zu privilegieren, gilt für diesen der Umsatzsteuersatz von 19 Prozent. Das wird der tragenden Rolle des Schienenverkehrs bei der Ge-

staltung klimafreundlicher Mobilität nicht gerecht. Der gesamte Schienenpersonenverkehr muss, wie bereits im geltenden Recht des Schienenpersonennahverkehrs, mit dem ermäßigten Besteuerungssatz von 7 Prozent belegt werden. Das Umsatzsteuergesetz wird dementsprechend in § 12 geändert.

- Nahverkehr ausbauen: Eine gute Infrastruktur ist die Grundlage für die Zuverlässigkeit und Qualität von Bahn und Bus. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz muss deshalb so geändert werden, dass im Vergleich zu den Planungen der Bundesregierung jährlich 1 Milliarde Euro zusätzlich in den öffentlichen Nahverkehr investiert wird. Diese Mittel müssen bis 2030 sukzessiv ansteigen. Neben dem Neu- und Ausbau müssen auch Investitionen im Bestandsnetz sowie Zuschüsse für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Regionen und finanzschwachen Kommunen finanziert werden können. Auch Radwege sowie Digitalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen müssen in das Programm aufgenommen werden.
- Der Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor bis 2030 muss regulatorisch festgeschrieben werden. Ab 2030 sollen keine Autos mit fossil betriebenen Verbrennungsmotor neu zugelassen werden. Durch das feste Ausstiegsdatum wird Planungssicherheit für die Automobilbranche geschaffen und die Elektromobilität gefördert.
- Die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge durch eine Bonus-Malus-Regelung in der Kfz-Steuer, die die Kaufprämie ersetzt, muss festgeschrieben werden. Rein elektrische Fahrzeuge erhalten dann eine Gutschrift, während Fahrzeuge mit einem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß stärker besteuert werden. Daneben müssen die staatlichen Zuschüsse für den Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur erhöht, Finanzmittel für gewerbliche und private Ladepunkte bereitgestellt und ein Rechtsanspruch auf einen Ladepunkt in Mehrfamilienhäusern im Wohneigentums- und Mietrecht eingeführt werden.
- CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung von Dienstwagen: Die Subventionierung schwerer Dienstwagen schlägt jedes Jahr in Höhe von 3,1 Milliarden Euro in den öffentlichen Haushalten zu Buche. Die Besteuerung muss an dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Dienstwagen orientiert werden. Dazu soll der EU-CO<sub>2</sub>-Zielwert zugrunde gelegt werden, beginnend schnellstmöglich mit dem EU-Zielwert für 2021 von 95 g CO<sub>2</sub>/km. Dieser Wert wird entsprechend den EU-Vorgaben zu CO<sub>2</sub>-Einsparzielen für Neuwagen bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt.
- Abbau der Dieselsubventionen im Energiesteuergesetz (EnergieStG): Die geringere Dieselsbesteuerung setzt enorme Fehlanreize, indem der Kraftstoff künstlich verbilligt wird, und kostet den Staat mehr als 8 Milliarden Euro jährlich. Diese Subventionierung muss über die nächsten Jahre schrittweise abgebaut werden.
- Weiterentwicklung der Lkw-Maut: In Deutschland muss die Lkw-Maut auf alle außerörtlichen Straßen ausgedehnt, die Mautlücke zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen geschlossen und die mögliche Höhe der Lkw-Maut im Rahmen des EU-Rechts voll ausgeschöpft werden. Laut Wegekostengutachten entgehen dem Bund derzeit zwischen 2019 und 2022 Einnahmen von 1,4 Milliarden Euro, die nicht in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden können. Zusätzlich muss sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Erweiterung der Eurovignetten-Richtlinie einsetzen, damit die externen Kosten des Straßengüterverkehrs (z. B. Schadstoffe, Lärm, CO<sub>2</sub>) vollständig in die Mautsätze einbezogen und zudem die Trassenpreise im Schienengüterverkehr dauerhaft gesenkt werden können.
- Straßenverkehrsrecht und Bußgeldkatalog ändern: Tempo 130 auf Autobahnen, Kommunen eigenständig Tempo 30 setzen lassen und zu schnelles Fahren und Falschparken mehr sanktionieren. Ein schneller und unbürokratischer Weg zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu mehr Klimaschutz ist

die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen Autobahnen. Dafür ist gesetzlich oder in § 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h zu ändern. Die Kommunen sollen selbstständig Tempo 30 innerhalb von Ortschaften festsetzen können.

- Beim Infrastrukturausbau müssen Schiene und Radverkehr Vorrang haben. Der Rad- wie Fußverkehr brauchen eine Bevorzugung im Straßenverkehrsrecht. Die derzeitigen Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie zugeordneter Verordnungen und Richtlinien verhindern dies jedoch in großem Maß. Die Straßenverkehrsgesetze, -verordnungen und -regelungen müssen umfassend überarbeitet werden, um zukünftig umwelt-, klima- und gesundheitsfreundliche Verkehrsmittel besser fördern zu können. Nur so werden Städte und Kommunen befähigt, die dringend notwendige Verkehrswende auch umzusetzen. Zudem müssen die Bundesmittel für die Förderung des Radverkehrs erhöht werden.
- Einführung einer Kerosinsteuer: Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern mit fossilem Antrieb sind innerdeutsche gewerbliche Flüge derzeit von der Energiesteuer befreit. Damit wird Kerosin im innerdeutschen Flugverkehr mit jährlich ca. 580 Millionen Euro subventioniert. Die Kerosinsteuerbefreiung muss stufenweise abgeschafft und der bereits festgesetzte Steuersatz schrittweise eingeführt werden, beginnend mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgesetzten Mindestsatz von 33 ct/l. Damit gewerbliche Flüge innerhalb der EU besteuert werden, muss sich Deutschland für eine schrittweise EU-weite Einführung der Energiesteuer für Kerosin einsetzen.
- Abschaffung der Umsatzsteuerbefreiung für inländische Streckenabschnitte des grenzüberschreitenden Luftverkehrs: Der von Deutschland abgehende internationale Flugverkehr wird bei der Umsatzsteuer jährlich mit Milliardenbeträgen subventioniert. Die Umsatzsteuerbefreiung für den inländischen Streckenanteil des internationalen Flugverkehrs muss beendet und ein Steuersatz von 19 Prozent eingeführt werden. Auf EU-Ebene muss sich Deutschland dafür einzusetzen, dass alle EU-Staaten den gleichen Mehrwertsteuersatz auf innereuropäische Flüge erheben.
- Verdopplung und ökologische Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer: So lange, bis auf EU-Ebene umfassende Entscheidungen über die Energiesteuer für Kerosin und die Umsatzsteuer getroffen sind, werden die entgangenen Steuereinnahmen durch Anhebung der Luftverkehrsteuer ausgeglichen. Die Deckelung auf 1 Milliarde Euro und die Koppelung der Steuer an die Ausgaben für CO<sub>2</sub>-Zertifikate im Europäischen Emissionshandel werden aufgehoben. In einem ersten Schritt wird die Luftverkehrsteuer verdoppelt und nach Beförderungsklasse, Klima-, Schadstoff- und Lärmbelastung differenziert. Die bisher von der Steuer ausgenommene Luftfracht- sowie der Umsteigeflugverkehr werden einbezogen.
- Das Flottenmodernisierungsprogramm für die Binnenschifffahrt muss ausgeweitet werden, um die Emissionen aus der Binnenschifffahrt schnell genug zu senken.
- Für die Seeschifffahrt muss die Nutzung von Landstrom in den Häfen, möglichst aus erneuerbarem Strom, bis 2030 zum verpflichtenden Standard werden. Dazu muss die Wettbewerbsfähigkeit des Bezugs von Landstrom, z. B. durch die Senkung der EEG-Umlage, verbessert werden;

die Energiewende im Gebäudebereich zu beschleunigen:

- Mehr Energieeffizienz und erneuerbare Energien im Neubau und Bestand durch ein effizientes Gebäude-Energie-Gesetz: Für ein klimagerechtes Gesetz reicht es nicht, wie von der Regierung vorgesehen, die bisherigen Gesetze und Verordnungen (EnEG, EEWärmeG, EnEV) einfach nur zusammenzufügen. Die Vorgaben für Neubau und Bestand müssen vielmehr Energieeffizienz und Erneuerbare Ener-

gien berücksichtigen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß muss als zusätzlicher Faktor mit aufgenommen werden und die Beratung und Information für die Verbraucherinnen und Verbraucher müssen verbessert werden.

- Das bedeutet unter anderem, dass der von der EU geforderte Niedrigstenergiestandard für Neubauten auf dem Niveau des Effizienzhauses 40 festgelegt wird und bei umfassender Sanierung im Bestand KfW Effizienzhaus 55 der Zielstandard ist.
- Außerdem wird der Einsatz erneuerbarer Energien auch im Gebäudebestand anteilig verpflichtend, wenn ohnehin ein Austausch der Heizungsanlage erforderlich ist, so dass Erdgasheizungen auch im Bestand ab sofort bis 2040 schrittweise und planbar weitestgehend durch erneuerbar betriebene Heizsysteme ersetzt werden. Ölheizungen dürfen spätestens ab dem Jahr 2021 nicht mehr eingebaut werden. Ziel ist die komplette Versorgung des Gebäudebestandes mit erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2040.
- Zusätzlich zur Begrenzung des Energieverbrauchs eines Gebäudes und zum Einsatz von Erneuerbaren Energien muss ein CO<sub>2</sub>-Faktor ins Energiesparrecht aufgenommen werden, so dass der Energiestandard des Gebäudes stärker als heute an seinem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Betrieb und bei der Herstellung bemessen wird. Durch einen CO<sub>2</sub>-Faktor eines Gebäudes im Energiesparrecht und gesonderte Förderprogramme für die Nutzung ökologischer Bau- und Dämmstoffe soll der CO<sub>2</sub>-Abdruck bauseitig verringert werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Kombination aus Effizienz und Erneuerbaren am Ende maximalen Klimaschutz bringt.
- Ein Aktionsplan Faire Wärme auflegen und dafür die bereits bestehenden Mittel für erneuerbare Wärme, energetische Sanierung und Infrastruktur für die Wärmeversorgung müssen auf insgesamt 7 Milliarden Euro jährlich zu verdoppeln, und die zersplitterten Einzelprogramme sinnvoll zu ordnen und leichter zugänglich zu machen, damit die Förderung ankommt und gezielt wirkt. Kommunen brauchen Unterstützung in der örtlichen Wärme- und Sanierungsplanung und Erleichterungen bei der erneuerbaren Energieversorgung durch eine moderne und gut vernetzte Infrastruktur. Es braucht neue Beteiligungsmöglichkeiten für die Menschen und die Unternehmen beim Umbau der Wärmeversorgung vor Ort. Dieses zukunftsweisende Aktionsprogramm Faire Wärme kann durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen finanziert werden.
- Es müssen neue Beteiligungsmöglichkeiten für die Menschen und die Unternehmen beim Umbau der Wärmeversorgung vor Ort geschaffen werden. Verdrängung und Mietpreissteigerungen müssen mit der richtigen Förderung und einem sozialen Mietrecht wirksame Konzepte entgegengesetzt werden. Das bedeutet konkret vor allem:
  - die KfW-Gebäudeprogramme müssen auf 2 Milliarden Euro Förderung aufgestockt werden und 100 Millionen Euro jährlich für die energetische Modernisierung öffentlicher Gebäude sowie 400 Millionen jährlich für 10.000 Wärmespeicher – für mindestens einen großen Wärmespeicher für jede Gemeinde – bereitgestellt werden. Die Förderung neuer Öl- oder Gasheizungen über die KfW muss sofort eingestellt werden. Staatliche Förderung soll es nur noch für klimafreundliche Wärmeversorgung aus erneuerbaren Energien geben.
  - die Kosten für Bauen, Sanieren und Wohnen müssen klimaverträglich und fair für alle verteilt werden. Das wird durch ein finanzstarkes Förderprogramm für die energetische Quartierssanierung „Gutes Klima im Quartier“ ebenfalls in Höhe von 2 Milliarden Euro jährlich unterstützt. Mit diesem Programm zur energetischen Quartierssanierung können ganze Stadtviertel und Dörfer und ihre Gebäude klimamodernisiert werden, gemeinsam geplant mit den Menschen und Unternehmen vor Ort, ohne Erhöhung der Warmmieten.

- 200 Millionen Euro jährlich für Energieberatung wie Klima-Service, Klima-Check und Energiebauleitung bereitstellen:
- Jede Mieterin und jeder Mieter erhalten einen Gutschein für einen „Klima-Check“ für ihre Wohnung, um ein kostenloses Heizgutachten auf Basis der aktuellen Heizkostenabrechnung zu erstellen und Hinweise über den Heizenergieverbrauch, die Brennstoffkosten und Einsparmöglichkeiten bei Energielieferkosten, dem Gebäudetrieb, der Sanierung und dem Nutzungsverhalten zu bekommen,
- Die Umlage von Modernisierungskosten auf die Miete wird auf höchstens 6 Prozent der Kosten im Jahr beziehungsweise maximal 2 Euro brutto pro Quadratmeter gedeckelt. Mit Hilfe des Programms „Gutes Klima im Quartier“ werden diese Kosten für Haushalte mit kleinen Einkommen weiter reduziert. Unser Ziel sind Klima-Modernisierungen ohne Erhöhung der Warmmiete. Auch Mieterinnen und Mieter müssen nach Modernisierungen langfristig Einsparungen sehen.
- Klima-Service für Ein- und Zweifamilienhäuser: Für Eigentümerinnen und Eigentümer von Ein- und Zweifamilienhäusern fordern wir einen kostenlosen Klima-Service: Energieberaterinnen und Energieberater nehmen eine Vor-Ort-Analyse vor und erstellen einen kostenlosen Klimafahrplan fürs Haus. Der Klimafahrplan schlägt geeignete Schritte vor, mit denen das Haus zum Niedrigstenergiegebäude mit erneuerbarer Wärme werden kann.
- Energiebauleitung: Wir fordern einen finanziellen Zuschuss für die fachkundige Energiebauleitung. Die Energieberaterin/der Energieberater wird dazu als Bauleiter/Bauleiterin zur Umsetzung einzelner Schritte des Klimafahrplans für das Haus tätig. Sie bzw. er beauftragt alle Handwerkerinnen und Handwerker und prüft ihre Arbeit.
- Selbst nutzende Eigentümer\*innen sollen mit einem Steuerbonus bei der energetischen Sanierung ihrer Wohnungen und Häuser unterstützt werden.
- Sanierungsfahrplan Bundeseigene Liegenschaften umsetzen und Aktionsprogramm klimaneutrale Bundesverwaltung auflegen. Ziel ist es, dass sämtliche Bundesliegenschaften hinsichtlich Strom-, Wärme- und Kältebedarf bis zum Jahr 2030 klimaneutral sind und im Einzelnen nach Modernisierung den Standard KfW „Effizienzhaus 40 Plus“ erreichen.
- Der Einsatz ökologischer Baustoffe in der Wärmedämmung und Gebäudesanierung muss gezielt durch einen Förderbonus „Natur Plus“ gestärkt werden;

die Industrie zukunftsfähig zu machen:

- Für Investitionen in transformative, CO<sub>2</sub>-freie Industrieprozesse müssen bessere, degressive, Abschreibungsmöglichkeiten geschaffen werden.
- Förderung von Leuchtturmprojekten im Bundeshaushalt: Die Förderung von Leuchtturmprojekten zur Umstellung auf CO<sub>2</sub>-freie Produktionsverfahren in den energieintensiven Industriebranchen mit dem Ziel, prozess- und rohstoffbedingte Treibhausgasemissionen weitgehend oder vollständig zu reduzieren, muss im Bundeshaushalt eingestellt werden. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf der Grundstoffindustrie liegen. Für den Anschub der Dekarbonisierung der Industrie und Innovation zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion sollten ab kommendem Haushalt mindestens 60 Millionen Euro eingestellt werden.
- Erneuerbare Energien in der Industrieproduktion stärken und optimal in das Gesamtsystem einbinden: Die Privilegien bei den Netzentgelten sollen abgebaut werden, die systematisch verhindern, dass die Industriebetriebe auf Preissignale von der Strombörse reagieren.
- Leitmärkte schaffen, Verpflichtung zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung festschreiben in der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge. Um der Industrie weitere Anreize für die Entwicklung CO<sub>2</sub>-armer Produkte zu geben und

auch durch das Schaffen von Leitmärkten eine Investitions- und Planungssicherheit zu geben, muss eine Verpflichtung zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung festgelegt werden. Nachhaltigkeitskriterien und auch die Betrachtung der Lebenszykluskosten müssen dabei berücksichtigt werden, um durch eine konsequent klimaverantwortliche Ausrichtung der öffentlichen Beschaffung die Produktion zu ändern. Festgelegt werden kann das in den Beschaffungsrichtlinien der Bundesverwaltung.

- Das produzierende Gewerbe muss zu einer ressourcenleichten und klimaneutralen Kreislaufwirtschaft umgebaut werden. Dazu gehören die Stärkung der erweiterten Produktverantwortung der Hersteller, verbindliche Einsatzquoten für recycelte Werkstoffe und ein verbindliches Abfallvermeidungsziel, um das Verpackungsmüllaufkommen bis 2030 auf 110 Kilogramm pro Kopf zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss eine verbindliche und sanktionierbare Mehrwegquote von 80 Prozent bis 2025 im Verpackungsgesetz festgeschrieben werden. Nicht zuletzt muss Ressourcenschonung durch verbindliche Vorgaben zur Langlebigkeit, Reparierbarkeit und Recyclingfähigkeit von Produkten in der Ökodesign-Richtlinie verankert werden. Um die Kreislaufwirtschaft in Deutschland in Gang zu setzen, muss ein Deutsches Recycling-Institut eingerichtet werden, das bestehende Forschung bündelt, Grundlagenforschung intensiviert und innovative Leuchtturmprojekte fördert;

die Land- und Forstwirtschaft ökologisch zu gestalten:

- Sich auf Ebene der Europäischen Union klar und sichtbar dafür einzusetzen, dass die Förderung im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik vollständig auf das Ziel Klimaschutz ausgerichtet ist.
- Die industrielle Tierhaltung zu beenden. Dafür sind Maßnahmen zu implementieren, die die Tierbestandszahlen effektiv senken und die Haltungsbedingungen für die Tiere deutlich verbessern. Ziel muss eine flächengebundene und gleichzeitig tiergerechte Tierhaltung sein.
- Eine Düngeverordnung vorzulegen, die die Vorgaben der EU-Kommission erfüllt und vor allem für ohnehin belastete Gebiete eine deutliche Begrenzung der Menge an Düngemitteln vornimmt, die ausgebracht werden dürfen.
- Den Anteil des Ökolandbaus bis 2025 zu erhöhen auf mind. 25 Prozent der Fläche. Dazu soll die ökologische Land- und Lebensmittelwirtschaft die nächsten Jahre mit 1 Milliarde Euro gefördert werden.
- Maßnahmen ergreifen, um die Kohlenstoffbindung im Boden bzw. den damit einhergehenden Humusaufbau auch in der konventionellen Landwirtschaft zu steigern. Agroforstsysteme, Mischkulturen, weite Fruchtfolgen mit Zwischenfrüchten, Einarbeitung von Pflanzenresten und eine ganzjährige Bodenbedeckung machen den Ackerbau sowohl klimafreundlicher als auch robuster.
- Wir brauchen naturnahe und gesunde Wälder, um viele Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu binden und die Wälder als Klimasenken zu behalten. Daher muss die Umwandlung von Holzplantagen in naturnahe Wälder und eine ökologische Bewirtschaftung gesetzlich festgelegt und gefördert werden. Wir brauchen einen Waldzukunftsfonds von 1 Milliarde Euro für die nächsten Jahre als erste Finanzspritze für den kranken Wald, dabei muss die Förderung immer nach dem Prinzip „Öffentliches Geld nur für öffentliche Leistungen“ ausgegeben werden. Eine Wiederbewaldung mit standortheimischen Baumarten auf zerstörten Waldflächen, in Auen und Niederungen soll gefördert werden. Darüber hinaus brauchen wir 5 Prozent, perspektivisch 10 Prozent Urwaldflächen bundesweit.
- Moorrenaturierungsprojekte entwickeln und über den Bundeshaushalt finanzieren: Gerade Moorböden speichern im hohen Maße Kohlenstoff und Wasser. Sie werden jedoch intensiv als Acker- und Grünland genutzt, was zu einer Freisetzung

großer Mengen CO<sub>2</sub> führt. Regenerierbare Moorböden müssen dafür dauerhaft wiedervernässt werden und der industrielle Torfabbau bundesweit beendet werden. Damit bis 2020 mindestens 20 Prozent der heute extensiv genutzten Niedermoore einer natürlichen Entwicklung unterliegen, muss ein großflächig wirksames Moor-Renaturierungsprogramm von Bund und Ländern im Bundeshaushalt verankert werden.

- Ernährungswende auf den Weg bringen: Ein Ernährungssystem schaffen, das auf regionale Versorgungsstrukturen und Wertschöpfungsketten in der Stadt, auf dem Land und in der Gemeinschaftsverpflegung setzt und nachhaltige Ernährungsstrategien entwickelt. Damit wird auch der Ausbau des Ökolandbaus unterstützt.
- Lebensmittelverschwendung eindämmen: Allein in Deutschland landen im Jahr rund 18 Millionen Tonnen an Nahrung im Müll, 10 Millionen Tonnen davon wären vermeidbar – und damit verbunden auch eine Menge Einsparpotential an unnötigen THG-Emissionen, die bei der Erzeugung der Lebensmittel entstehen. 2,6 Millionen Hektar Acker werden so faktisch umsonst bewirtschaftet und 22 Millionen Tonnen Treibhausgase umsonst ausgestoßen. Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, Lebensmittelabfälle bis 2030 zu halbieren. Doch ihre nationale Strategie zur Reduzierung der Lebensmittelverschwendung setzt weiterhin auf Selbstverpflichtungen. Stattdessen sind gesetzliche und verbindliche Maßnahmen nötig, beispielsweise verbindliche, branchenspezifische Reduktionsziele auf sämtlichen Stufen der Wertschöpfungskette und eine gesetzliche Regelung, die Supermärkte und Lebensmittelwirtschaft verpflichtet, noch gute Lebensmittel zur Verfügung zu stellen;

soziale Maßnahmen für gerechten Klimaschutz zu verankern:

- Der Klimaschutz wird in zahlreichen Branchen zu einem Strukturwandel führen. Dabei müssen die Beschäftigten unterstützt werden. Weiterbildung und Qualifizierung sind dabei entscheidend. Es wird ein Recht auf Weiterbildung eingeführt, die Beratung vor Ort verbessert und vernetzt, eine sozialgerechte Weiterbildungsförderung geschaffen und die Arbeitslosenversicherung zu einer Arbeitsversicherung weiterentwickelt werden. Besonders betroffene Branchen sollen zielgenau unterstützt und ein gesünderes längeres Arbeiten soll allen ermöglicht werden.
- Klimaschutz durch höhere Preise darf nicht zu neuen sozialen Ausschlüssen führen. Energiearmut in Deutschland muss bekämpft und Stromsperrern verhindert werden, von denen besonders häufig Menschen mit geringem Einkommen oder in schwierigen Lebenslagen betroffen sind.
- Bei der Gebäudesanierung muss ein Klimawohngeld eingeführt und so für Mieterinnen und Mieter mit kleinem Einkommen warmmietenneutrale Sanierungen ermöglicht werden.
- Verabschiedung eines bundesweiten Hitzeaktionsplans, der die Bevölkerung vor hitzebedingten Gesundheitsschäden schützt.
- Alle Menschen sollen Zugang zu bezahlbarer Mobilität haben. Über Sozialtickets und einen Mobilpass muss dafür gesorgt werden, dass Bahnfahren und ÖPNV gerade für Menschen mit niedrigem Einkommen bezahlbar sind.
- Die Regelsätze in der Grundsicherung müssen so erhöht werden, dass sie armutsfest sind und soziale Teilhabe garantieren. Es muss eine Stromkostenpauschale aus dem Regelsatz herauslösen und jährlich dynamisiert werden, so dass Kostensteigerungen beim Strompreis nicht zu einer Unterdeckung des Regelsatzes führen. Weitere Kostensteigerungen, die sich aus dem Klimaschutz ergeben, müssen in die Anpassung der Sätze mit einbezogen werden. Menschen, die keine weitere Belastung schultern können, dürfen auch nicht stärker belastet werden.

- Gute Bezahlung und gerechte Entlohnung bilden mit die Basis für ökologische Kaufentscheidungen. Das Tarifvertragssystem muss gestärkt, der Mindestlohn erhöht, Wege aus den Minijobs und dem Niedriglohnsektor geebnet und eine bessere Bezahlung der sozialen Berufe vorangetrieben werden;

eine Bildungs- und Forschungsinitiative für die sozialökologische Wende auf den Weg zu bringen:

- Bildung für nachhaltige Entwicklung in allen Lernorten verankern: Die jungen Generationen sollen zukunftsfähiges Denken und Handeln lernen und verantwortungsvolle Entscheidungen für Klima- und Umweltschutz treffen können.
- Forschungsrahmenprogramm für den Klimaschutz: Forschung bringt ökologische, soziale und technologische Innovationen für den Klimaschutz voran. So müssen beispielsweise Forschungslücken in der Energieforschung identifiziert und geschlossen werden, um den Ausbau von erneuerbaren Energien noch effizienter zu gestalten. Forschung für die zivile Sicherheit und den Klimaschutz müssen für einen vorausschauenden Klimaschutz stärker verzahnt werden.
- Experimentierräume für den Klimaschutz: Damit Forschungsergebnisse für die Energie-, Verkehrs- und Agrarwende noch schneller in die Anwendung kommen, sind neue Forschungsformate unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft notwendig. Innovative Forschungsformate wie Experimentierräume und Reallabore in Städten und ländlichen Regionen müssen darum stärker gefördert werden;

Investitionen in die Klimazukunft anzustoßen und klimaschädliche Subventionen abzubauen:

- Investitionen in den Klimaschutz ankurbeln: Angesichts der Klimakrise und der enormen Investitionsbedarfe zur Rettung unseres Klimas, niedriger Zinsen und der schwächelnden Konjunktur ist es sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll, Möglichkeiten für eine Kreditfinanzierung von Investitionen in Klimaschutz zu nutzen. Um diese Investitionen effizient durchzuführen, sollen sie jeweils in öffentlichen Investitionsgesellschaften gebündelt, darüber finanziert und stringent gemanagt werden. Good Governance und demokratische Beteiligung sollen für Transparenz und Kontrolle sorgen. Zudem wird die Schuldenbremse im Grundgesetz weiterentwickelt und mit einer verbindlichen Investitionsregel verknüpft. Für Nettoinvestitionen soll eine Neuverschuldung ermöglicht werden, verbunden mit der strukturellen Verschuldung gesamtstaatlich in der Summe bis zu 1 Prozent des BIP, solange der Schuldenstand unter der Maastricht-Marke von 60 Prozent liegt. Diese Gelder werden in einen Bundesinvestitionsfonds überführt, der als Sondervermögen im Bundeshaushalt nicht der Jährlichkeit des Haushalts unterliegt.
- Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen: Das Auflegen von Förder- und Anreizprogrammen ist sinnlos, wenn der Bundeshaushalt gleichzeitig mit Milliardenbeträgen für umwelt- und klimaschädliche Subventionen belastet wird. Diese müssen deshalb schrittweise abgebaut werden.

Berlin, den 24. September 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

