



Zwei Aktionen, gleiche Botschaft: Die Bundesdelegierten des BUND am 18. November in Berlin (oben). Zwei Wochen vorher demonstrierten in Bonn 25 000 Menschen für einen besseren Schutz des Klimas – anlässlich der Weltklimakonferenz, die dort stattfand (rechts).

Wie weiter beim Klimaschutz?

Er glaube nicht an den Klimawandel, hat der US-Präsident erst kürzlich wieder gesagt. Im mächtigsten Land der Welt zählt die Erderwärmung zu den Glaubensdingen, zumindest für eine große Zahl der Amerikaner. Und das, obwohl gerade die USA – America first! – schon heute besonders unter den Folgen der Klimakrise leidet: unter Dürren wie in Kalifornien oder den immer verheerenderen Wirbelstürmen an der Ostküste.

In der deutschen Politik gilt die menschengemachte Klimakrise überwiegend als erwiesen (Ausnahme: AfD). Auch dass sie rasches Handeln erfordert, will kaum jemand bestreiten. Doch geht es darum, das politische Programm in allen klimarelevanten Ressorts daran auszurichten, tut sich die Große Koalition sehr schwer. Wo muss sie zuerst ansetzen, in der Energie-, Verkehrs- und Agrarpolitik?

Stillstand beenden

Der Schutz des Klimas zählt fraglos zu den drängendsten Aufgaben der nächsten Bundesregierung. Union und SPD scheinen die politischen Konsequenzen weiter zu scheuen. Doch die neue Koalition muss nun handeln.

Bonn, der 4. November: Es war eine fröhliche und entschlossene Demonstration mit Menschen aus unterschiedlichsten Ländern, am Rande der 23. UN-Klimakonferenz. Zwei klare Botschaften sendete sie an die Delegationen aus aller Welt und die gleichzeitig sondierenden Jamaika-Parteien Union, FDP und Grüne: Der Klimaschutz darf nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden – zu viele Menschen leiden schon heute unter der Erderwärmung. Außerdem muss die neue Bundesregierung den Kohleausstieg im Koalitionsvertrag verankern. Nur dieser Ausstieg kann den CO₂-Ausstoß rasch und deutlich genug drosseln.

Energiewende unverzichtbar

Die 25000 Menschen, die in Bonn mit uns demonstrierten, gaben ein gemeinsames Signal: Internationale Vereinbarungen zum Klimaschutz müssen direkt in nationale politische Beschlüsse münden.

Der Pariser Klimavertrag fordert alle Staaten auf, ihren Beitrag zu leisten, um die Erderhitzung möglichst weit vor 2 Grad zu stoppen. Doch dies ist zum Scheitern verurteilt ohne eine Energiewende, die uns – in allen Bereichen – weg von der Atomkraft und fossilen Energieträgern und hin zu 100% erneuerbarer Energie führt. Damit die Wende naturverträglich gelingt, muss der Ausbau erneuerbarer Energien Hand in Hand damit gehen, dass wir Energie sparsamer einsetzen. Ob Mobilität, Wohnen oder Wirtschaften – alle Lebensbereiche müssen wir in Zukunft daran orientieren.

Während Umfragen belegen, dass eine wachsende Mehrheit der Deutschen den Kohleausstieg befürwortet, lässt die Politik noch immer Einsicht vermissen. Das Ringen von Grünen, FDP und Union vor allem um den Kohleausstieg hat einmal mehr offenbart: Klimaschutz ist nach wie vor kein politischer Konsens.

Als ob es dafür noch eines Beweises bedurft hätte, haben Union und SPD das Klimaziel für 2020 (minus 40 Prozent CO₂ gegenüber 1990) faktisch einkassiert. Sie nahmen damit Druck aus ihren Verhandlungen. Die Große Koalition verfolgt ökonomische Prioritäten, der Klimaschutz ist für sie nachrangig.

Umwelt und Soziales

Dabei wäre jetzt der Augenblick, soziale und ökologische Fragen zusammenzudenken und zu gestalten. Auch die SPD hätte hier die Chance, sich programmatisch zu erneuern. So müssen entschlossene Vorgaben zum Energiesparen in Gebäuden und bezahlbares Wohnen keine Gegensätze sein, wenn klima- und sozialpolitische Maßnahmen klug kombiniert werden. Im

Gegenteil: Gerade Haushalte mit wenig Einkommen würden von niedrigeren Energiekosten profitieren.

Gut beraten ist die neue Regierung auch, wenn sie sich in erster Linie für saubere Luft und weniger Autoverkehr in unseren Städten einsetzt, weil dies Millionen Menschen in den Ballungsräumen zugute kommt – wie auch dem Klima. Und sich erst in zweiter Linie um die Nöte der Autoindustrie kümmert.

Weitere vier Jahre Stillstand beim Klimaschutz kann sich Deutschland nicht leisten. Darauf wird der BUND die neue Regierung immer wieder hinweisen.

Antje von Broock und Olaf Bandt

Antje von Broock leitet das Klimateam des BUND, Olaf Bandt als Bundesgeschäftsführer den Bereich »Politik und Kommunikation«.



J. Farys (2)

Klimaschutz light?

Die langwierigen Gespräche zur Regierungsbildung haben zumindest eines geklärt: Die Große Koalition wird das Problem Kohle angehen – nur wie?

Für eine verantwortungsvolle Energiepolitik steht in den nächsten vier Jahren viel auf dem Spiel. Denn in den letzten – mindestens – vier Jahren wurde vor allem vertagt und verhindert. Da ist als erstes der versäumte Kohleausstieg zu nennen, ferner die Deckelung der erneuerbaren Energien. Und schließlich die gescheiterte Effizienzpolitik. Folglich sinken Deutschlands Treibhausgase schon seit Jahren nicht mehr.

Unterm Strich ist das eine verheerende Bilanz. Kommt jetzt der Aufbruch?

Wenig Bereitschaft

Als Union, FDP und Grüne im Herbst ein Regierungsbündnis sondierten, waren Klimaschutz und Kohleausstieg prominent gesetzt. Kurz vorher war deutlich geworden, dass Deutschland sein Klimaziel für 2020 drastisch verfehlen wird. Statt (seit 1990) 40 Prozent weniger CO₂ zu emittieren, sieht es derzeit nach nur 30 bis 32 Prozent aus. Eine Blamage für die Klimapolitik der Großen Koalition.

Dies versuchte die Union in den Verhandlungen kleinzurechnen und stritt mit den Grünen darüber, wie sehr das Ziel wohl verfehlt wird. Schließlich stand im Raum, bis 2020 sieben Gigawatt Kohlekraft vom Netz zu nehmen – nicht genug für das Klimaziel 2020. Für den langfristigen Klimaschutz und den Kohleausstieg war noch nichts vereinbart.

Schon hier zeigte sich, wie wenig FDP und Union bereit waren, die vielbeschworene Menschheitsaufgabe »Klimaschutz« wirklich anzugehen. Auch die Klimakanzlerin a.D. hatte offenbar selbst nichts investiert, um mehr für den Klimaschutz herauszuholen.

Schwacher Auftakt

All das ist nach dem Scheitern von »Jamaika« zwar Geschichte. Doch bildete es die Folie für die folgenden Sondierungsgespräche von CDU, CSU und SPD. Sie verständigten sich als erstes darauf, das vor zehn Jahren beschlossene Klimaziel 2020 aufzugeben. Ein denkbar schwacher Auftakt. Nach lautem Protest auch des BUND findet sich im Ergebnispapier nichts mehr davon. Doch Union und SPD sind sich einig, dieses Ziel nicht länger zu verfolgen. Das nimmt den Druck, vor 2020 wirksam einzugreifen – sprich: die deutschen Kohlekraftwerke in großem Umfang zu drosseln und abzuschalten.

GroKo-typisch ist die Vereinbarung, eine Kommission einzusetzen. Diese soll noch 2018 darüber beraten, wie das 2020-Ziel erreicht werden, die Kohleverstromung auslaufen und der Strukturwandel in den Kohlerevieren organisiert werden kann. Bloß nichts entscheiden – so ist schon die letzte Große Koalition gescheitert. Die Kohlelobby begrüßte folglich das Vorgehen. Sie wird nun vor allem versuchen, möglichst viel Entschädigung herauszuschlagen.



J. Farys (2)



3. November 2017: Während der Weltklimakonferenz in Bonn bekam Europas zweitgrößte Dreckschleuder, das Kohlekraftwerk Neurath, Besuch von vielen Klima-Aktiven. Schwarze Ballons symbolisieren den CO₂-Ausstoß dieser Technologie von gestern.

Was bringt eine Kommission?

Kann eine solche Kommission erfolgreich sein? Kommt darauf an, wie viel klimapolitischen Willen die neue Regierung aufbringt. Sie muss den Kohleausstieg politisch beschließen, die Klimaziele als Rahmen vorgeben und die Kommission ausgewogen besetzen. Richtschnur ist das Pariser Klimaabkommen – und das fordert ein baldiges Ende der Kohle. Dass der Ausstieg struktur- und beschäftigungspolitisch flankiert wird, dafür stehen vor allem die Sozialdemokraten. 1,5 Milliarden Euro für die Reviere sind schon vereinbart.

Das Klimaziel 2020 dagegen hat in der Kommission nichts verloren. Denn hierfür braucht es schnelle und wirksame Schritte – wenn die Koalition ihre klimapolitische Ehre retten will.

Mehr als eine Ankündigung?

Der Abschied von der Kohle spielt klimapolitisch eine zentrale Rolle. Vereinbart haben die Koalitionäre aber auch einen allgemein etwas forcierten Ausbau der Erneuerbaren. Und Sonderausschreibungen für Windkraft und Fotovoltaik in den nächsten zwei Jahren. Doch wenn die Regierung den Ausbau der Erneuerbaren nicht deutlich beschleunigt, werden die Klimaziele von Paris außer Reichweite bleiben.

Eine große Baustelle der Klimapolitik bleibt das Energiesparen. Auch hier musste die noch amtierende Regierung gerade das Scheitern ihrer Pläne einräumen. Das zeigt, wie wichtig gesetzliche Vorgaben sind. Etwas Hoffnung macht, dass ein »Klimaschutzgesetz light« vereinbart wurde. Damit sollen die Klimaziele wenigstens bis 2030 erreicht werden. Auch steht endlich ein Effizienzgesetz zur Debatte, das den Energieverbrauch bis 2050 immerhin halbieren soll. Ob aus dürren Worten diesmal mehr wird als Ankündigungspolitik?

Tina Löffelsend

... ist die BUND-Referentin für Energiepolitik.



Neues Energiekonzept

Wie kann sich Deutschland bis 2040 zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie versorgen? Dazu hat der »Arbeitskreis Energie« des BUND ein Szenario erarbeitet. Es skizziert den Weg zu einer langfristigen Umwandlung unseres Energiesystems und die nötigen politischen Weichenstellungen bei Strom, Wärme und Verkehr.

Das »Konzept für eine zukunftsfähige Energieversorgung« (57 Seiten) können Sie als PDF kostenlos herunterladen – unter ► www.bund.net/energiewende. Gedruckt erhalten Sie die BUND-Position 66 im BUNDladen, Telefon 0 30/2 75 86-4 80, Fax -4 66, bundladen@bund.net



Martin Schlegel

Vom Fahrrad direkt in die Bahn: Mobilitätspunkt im größtenteils autofreien Freiburger Stadtteil Vauban.

Mobilität und Klima

Verkehrswende nicht länger verzögern

Mit einem eigenen Klimaziel für den Verkehrsbereich schuf die noch amtierende Bundesregierung eine passable Grundlage, um ihren Verpflichtungen aus dem Pariser Klimavertrag nachzukommen. Um es zu erfüllen, muss die gleiche Koalition nun ihre Verkehrspolitik grundlegend neu aufstellen.

Nach zähem Ringen um den Klimaschutzplan 2050 einigten sich im November 2016 die Umweltministerin Hendricks und der damalige Verkehrsminister Dobrindt: Bis 2030 soll der Verkehr in Deutschland 40 bis 42 Prozent weniger CO₂ ausstoßen als 1990. Was eine echte Trendwende bedeutete: Bis heute sind ja die Treibhausgase aus dem Verkehr nicht weniger, sondern in den letzten Jahren sogar deutlich mehr geworden.

Das Wachstum des Straßen- und Luftverkehrs war politisch gewollt. Derzeit ist der zusätzliche Ausbau von 1300 Straßen beschlossen, nicht aber der Ausbau auch nur eines der völlig überlasteten Knotenpunkte der Bahn. Was also muss die nächste Regierung leisten, um ihr Klimaziel zu erreichen?

Kein »weiter so«

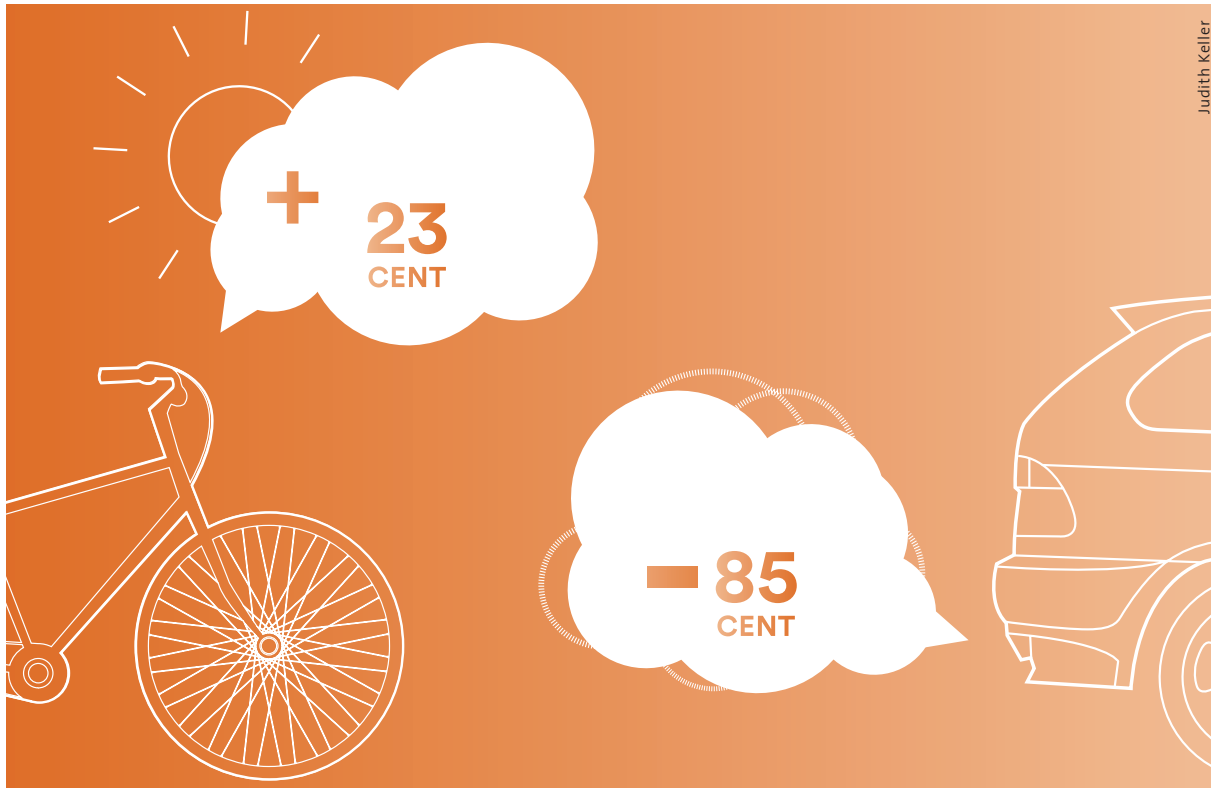
Ohne den Abbau umweltschädlicher Subventionen und eine Investitionsoffensive in nachhaltige Bahn- und Nahverkehrsprojekte wird Deutschland sein Klimaziel 2030 deutlich verfehlen. Die Regierung muss Ver-

kehr verlagern und vermeiden und für effizientere, kleinere und auch weniger Autos sorgen. Wir brauchen die urbane Mobilitätswende, die den öffentlichen Raum umverteilt zugunsten des Rad-, Fuß- und Nahverkehrs.

Unseren Verkehr können wir nur auf erneuerbare Energie umstellen, wenn die Zahl und der Verbrauch der Autos massiv sinken. Sonst müsste die zwei- bis dreifache Menge des heutigen Strombedarfs künftig allein für den Verkehr erzeugt werden. Tatsächlich fordert die Autolobby erneuerbaren Strom für synthetische Kraftstoffe in ihren ineffizienten Fahrzeugen (> Seite 26).

Bremser oder Vorreiter?

In der letzten Legislatur opponierten die Verkehrsminister Dobrindt und Schmidt gegen viele Vorschläge der EU-Kommission: gegen die entfernungsabhängige Pkw-Maut und die Aufnahme von CO₂-Kosten in die Lkw-Maut, oder dagegen, dass die Steuerbefreiung des Luftverkehrs auf den Prüfstand kommt. Wie glaubwürdig die neue Regierung agiert, wird sich zeigen, wenn



Wer Fahrrad fährt, tut dem Klima und seiner Umwelt und Gesundheit etwas Gutes: Der gesellschaftliche Nutzen beläuft sich auf 23 Cent pro gefahrenem Kilometer. Wer Auto fährt, bürdet der Allgemeinheit dagegen Kosten auf: 85 Cent pro Kilometer. (aus der neuen BUND-Broschüre »Perspektive 2030: Suffizienz in der Praxis«, siehe ► www.bund.net/suffizienz)

dieses Jahr die neuen CO₂-Grenzwerte für Pkw bemessen werden. Ab 2021 dürfen Neuwagen im Schnitt nur noch 95 g/km CO₂ ausstoßen. Für 2025 und 2030 hat die EU-Kommission – auch auf Druck aus Deutschland – viel zu schwache Minderungsziele vorgeschlagen. Meint die Bundesregierung es ernst mit ihrem Klimaziel, muss sie in Brüssel deutlich ehrgeizigere Vorgaben für die Autohersteller aushandeln.

Neue Politik gefordert

»Eine neue Zeit braucht eine neue Politik« – so stand es am Rednerpult des SPD-Parteitags. Ja: Wir brauchen eine sozial-ökologische Wende im Verkehr. Obwohl Hunderte Straßenbrücken marode sind, fehlt ein konkreter Plan für ihre Erhaltung und Erneuerung. Der Bund investiert Milliarden in neue Straßen, wo oft kleine Um- und Ausbauten reichen würden. Obwohl S- und U-Bahnen und Busse in den Großstädten überrannt werden, zahlt der Bund seit zehn Jahren keinen Euro zusätzlich in deren Ausbau.

Der ländliche Raum wird immer mehr abgehängt. Trotzdem gibt es kein übergreifendes Konzept und keine Plattform für ein Mobilitätsmanagement, das alle Verkehrsangebote verknüpft, Mitnahme organisiert und Busse, Vans und Taxen bedarfsgerecht einsetzt. Statt die Digitalisierung im Verkehr voranzutreiben und das Auto und alle Verkehrsmittel zu vernetzen, wird vor allem über »autonomes Fahren« geredet.

Chancen urbaner Mobilität

Ganz wesentlich muss sich die Verkehrspolitik künftig dem Stadtumbau widmen. Der Straßenraum muss hier gerecht und für die Allgemeinheit gewinnbringender aufgeteilt werden: Fahrradwege statt Autospuren, Spiel- statt Parkplätze. Der öffentliche Raum hat einen Wert. Mit viel zu günstigen Parkausweisen für Anwohner*innen ist dieser vor allem in der dicht besiedelten Innenstadt bei weitem nicht abgegolten.

Der BUND fordert das geltende Recht umzusetzen: Das Falschparken auf Rad- und Gehwegen muss konsequent geahndet und sanktioniert werden. (Die beste Busspur nützt ja nichts, wenn sie ständig zugeparkt ist.) Dies ist auch notwendig, damit Berufspendler ohne eigenes Auto komfortabel in die Stadt kommen.

Fazit: Die neue Bundesregierung muss ihre eigenen Klimaziele ernst nehmen und die notwendige Verkehrswende angehen – und zwar jetzt. Der BUND wird sich dafür weiter nachdrücklich einsetzen.

*Jens Hilgenberg, Richard Mergner
und Werner Reh*

Jens Hilgenberg ist der Referent für Verkehrspolitik, Werner Reh (darunter) leitet dieses Referat beim Bundesverband. Richard Mergner ist Sprecher des AK Verkehr.



Kurswechsel nötig

In den vergangenen 50 Jahren hat sich die Weltbevölkerung verdoppelt und die globale Fleischproduktion mehr als verdreifacht. Die UN-Welternährungsorganisation FAO schätzt, dass der globale Fleischbedarf bis 2050 um weitere 85 Prozent wachsen wird. Das schädigt die biologische Vielfalt, die Böden – und auch das Klima.



Kein Konsumgut der Welt beansprucht so viel Land wie Fleisch und Milch. Ihre Herstellung belegt 77 Prozent des globalen Agrarlands – obwohl die Menschheit nur 17 Prozent ihres Kalorienbedarfs über Tiere deckt. Knapp zwei Drittel dieser Fläche sind Weiden, die von den Tieren effizient genutzt werden. Doch das restliche Drittel ist Ackerland. Hier könnte der Anbau von Lebens- statt Futtermitteln viel besser zur globalen Ernährung beitragen.

Weniger Schweine und Hühner

Der neue Fleischatlas (herausgegeben vom BUND mit der Heinrich-Böll-Stiftung) beschreibt detailliert, wie ein Kurswechsel aussehen kann. Die Tierhaltung der Zukunft muss sich vor allem auf die Nutzung von Grünland – also Wiesen und Weiden – konzentrieren. Mais, Soja, Raps und weitere Agrarrohstoffe wie bisher an Schweine, Geflügel und andere Tiere zu verfüttern, ist kein nachhaltiges Zukunftsmodell. Schon gar nicht für die wachsende Weltbevölkerung.

Mit Blick darauf, welche Tierzahlen für das Jahr 2050 kalkuliert sind, ergibt sich ein klares Bild: Werden für die Tierhaltung nur noch Grasland sowie Futter aus Resten der Lebensmittelproduktion bereitgestellt, müsste der

Schweinebestand auf ein Zehntel, das Geflügel auf ein Fünftel verringert werden.

Dagegen gilt für die Wiederkäuer auf dem Grasland: Die Zahl der Rinder, Ziegen und Schafe könnte zu 80 Prozent erhalten bleiben.

Fleischkonsum halbieren

Dieses Szenario ist ein Gebot des Tierwohls – und auch des Klimaschutzes. Genauso wie unseren Tierbestand müssen wir unseren Fleischkonsum reduzieren – in Deutschland um etwa die Hälfte. Zur Speicherung von Kohlenstoff ist es außerdem wichtig, das Weideland zu erhalten.

Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, muss sich die Landwirtschaft grundlegend verändern. Laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verursacht sie acht Prozent der gesamten deutschen Treibhausgase. Mehr als die Hälfte davon geht auf das Konto der Tierhaltung. Nicht eingerechnet sind die Emissionen, die beim Anbau importierter Futtermittel im Ausland und beim Abbau von Humus vor allem auf bewirtschafteten Moorböden entstehen.

Heißes Eisen

Eine Verkleinerung der deutschen Tierbestände – das benennt die Bundesregierung in ihrem Klimaschutzplan bisher nicht als Option. Dieses heiße Eisen möchte sie nicht anfassen. Stattdessen setzt sie mit ihrer Agrarpolitik weiter auf wachsende Tierbestände und singt das Loblied des Agrarexports. Dabei wäre die Agrarwende dringend notwendig – hin zu einem Ackerbau, einer Grünlandnutzung und Tierhaltung, die das Klima mehr als bisher schonen.

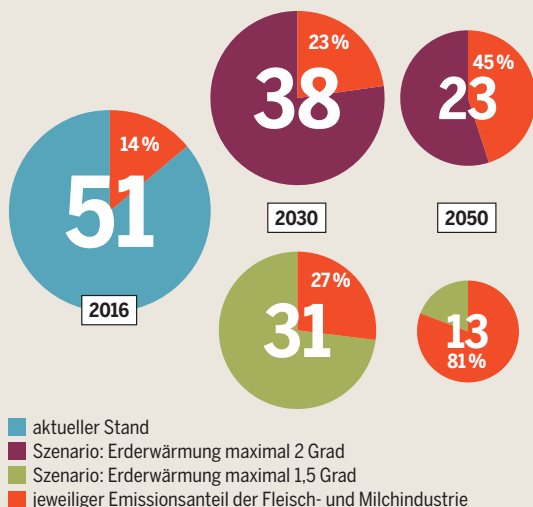
In ihr Sondierungspapier haben Union und SPD immerhin geschrieben, dass die Potenziale der Landwirtschaft für den Klimaschutz genutzt werden sollen. Dafür sollten sie sich auch in Brüssel starkmachen. Denn dort wird in den kommenden – und für den globalen Klimaschutz entscheidenden – Jahren neu über die Verteilung der 60 Milliarden Euro Agrarfördermittel pro Jahr gepokert. Deutschland muss sich dabei auf die Seite des Klimas stellen.

Christian Rehmer

... leitet das BUND-Referat für Agrarpolitik.

WENN DIE VIEHWIRTSCHAFT SICH NICHT BEWEGT

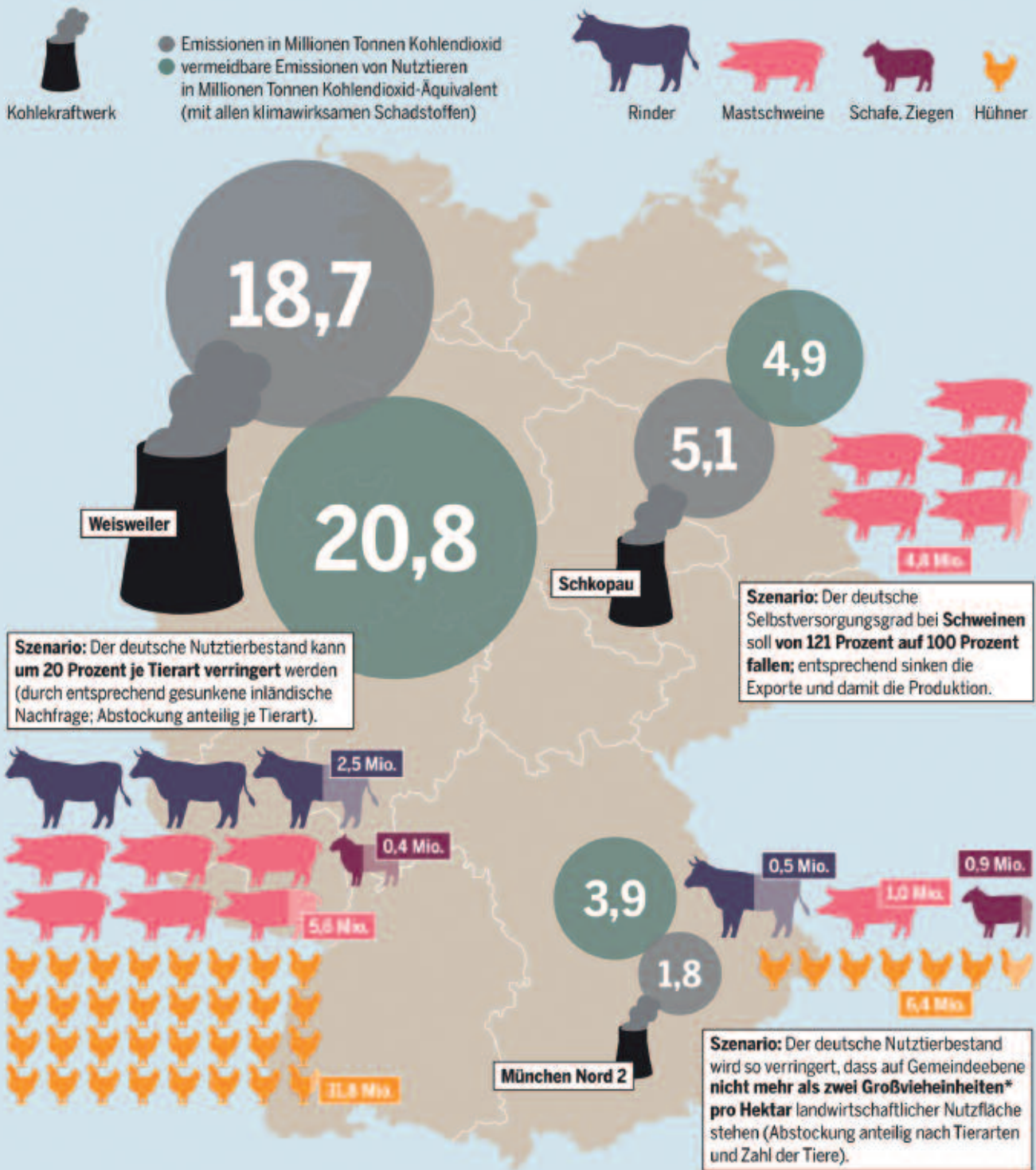
Globale Emissionen in Gigatonnen Kohlendioxid-Äquivalent und steigender Prozentanteil der Fleisch- und Milchindustrie daran, wenn nur diese Branche die Ziele des Pariser Klimaabkommens nicht einlöst



Die Agrarlobby beteuert, kaum dazu beitragen zu können, den weltweiten Ausstoß klimaschädlicher Gase zu senken. Dann allerdings würde die Tierhaltung bald zur größten Gefahr für den Klimaschutz.

SO SCHÄDLICH WIE EIN KOHLEKRAFTWERK

Vergleich dreier Modelle zur Verringerung des Viehbestandes in Deutschland mit drei Stromerzeugungsanlagen nach Klimawirksamkeit, 2016



*Großvieheinheit: 1 GVE entspricht 1 Rind, 5 schlachtreifen Schweinen oder 333,3 Masthähnchen.

Würden die deutschen Bäuerinnen und Bauern nur noch so viele Schweine halten, wie hierzulande gegessen werden, wäre damit auch dem Klima gedient. Vermieden würde jedes Jahr ungefähr so viel CO₂, wie das Braunkohlekraftwerk Schkopau an der Saale ausstößt. (Beide Grafiken stammen aus dem neuen Fleischatlas, siehe ► www.bund.net/fleischatlas2018)