

# Das ist Pillepalle

BUND-Bewertung der klimapolitischen Eckpunkte der  
Bundesregierung vom 20. September 2019

Bund für Umwelt und Naturschutz  
Deutschland e.V. (BUND)

*Kontakt:*

Tina Löffelsend

BUND-Expertin für Klimapolitik

E-Mail: [Tina.Loeffelsend@bund.net](mailto:Tina.Loeffelsend@bund.net)

Tel.: 030-27586-433

25. September 2019

Die Bundesregierung hat mit ihren Eckpunkten kein Programm für den Klimaschutz bis 2030 präsentiert. Stattdessen betreibt sie weiter das Spiel dürftiger Ankündigungen. Das sogenannte Klimakabinett gibt zwar vor, die Klimakrise erkannt zu haben und die Forderungen der immer weiter erstarkenden Klimabewegung ernst zu nehmen. Tatsächlich aber kapituliert es vor seiner eigenen Mutlosigkeit. Weder die nationalen Klimaziele und erst recht nicht das Pariser Klimaabkommen können mit diesem Programm erreicht werden.

Die Treibhausgasemissionen Deutschlands müssen von Stand heute rund 860 Millionen Tonnen pro Jahr auf rund 560 Millionen Tonnen im Jahr 2030 sinken. Ein Teil davon wird nach den – teils sehr optimistischen – Prognosen für die Bundesregierung<sup>1</sup> durch bereits beschlossene Maßnahmen erreicht. Der größte Teil jedoch müsste durch die jetzt vorgelegten Maßnahmen vermieden werden. Nach Einschätzung der Agora Energiewende wird mit den beschlossenen Eckpunkten aber lediglich etwa ein Drittel der Klimaschutzlücke geschlossen.

Gerade weil es die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren nicht geschafft hat, die Emissionen relevant zu senken, ist jetzt eine deutliche Umkehr und eine schnelle Minderung der Emissionen nötig. Doch dieses Paket stellt keine Weichen neu. Im Gegenteil: Die Fehler der Vergangenheit werden wiederholt. Neues wird zwar gefördert, Bestehendes aber kaum angetastet. Der Energiesektor, mit dem jahrelangen Nebeneinander von zunehmend erfolgreichen erneuerbaren Energien und ungebremstem Kohlestrom ist das Paradebeispiel, dass das nicht funktioniert. So sinken Emissionen nicht oder nur sehr langsam. Anreize und Subventionen – das alleinige Credo der Union –, können keinen schnellen Wandel bewirken, steigern hingegen die Ausgaben. Auf 54 Milliarden Euro summieren sich die Kosten für das vorgelegte Paket, die klimapolitisch weitgehend verpuffen werden. Es braucht zugleich ordnungspolitische Vorgaben, doch die sind im Paket weitgehend Fehlanzeige. Die Große Koalition bleibt ihrem Prinzip treu: wenig Klimaschutz für viel Geld.

In den Eckpunkten heißt es, dass alle gesetzlichen Maßnahmen bis Ende des Jahres vom Kabinett beschlossen werden sollen. Anvisierte Ausnahmen sind wohl lediglich das Kohleausstiegsgesetz und – nach Wunsch der SPD – das Klimaschutzgesetz, die möglichst bis Ende des Jahres durch den Bundestag gebracht werden sollen. Aufgrund der instabilen Situation der Großen Koalition, auch der Unsicherheiten des parlamentarischen Verfahrens

---

<sup>1</sup> Vgl. Projektionsbericht der Bundesregierung 2019.

ist die Umsetzung der jetzigen Eckpunkte als Maßnahmenprogramm aber keineswegs sicher. Um wenigstens das Klimaziel 2030 zu erreichen, ist es nötig, das jetzige Klimaschutzpäckchen noch vor der Weltklimakonferenz (COP) Anfang Dezember drastisch aufzustocken und ein wirksames Maßnahmenpaket binnen Jahresfrist gesetzlich zu verabschieden.

Im Folgenden bewerten wir zusammenfassend die wichtigsten Vorschläge des Eckpunktepapiers.

### **Klimaschutzgesetz:**

Deutschland hat seine nationalen Klimaziele bisher eklatant verfehlt. Damit diese Zielverfehlung nicht mehr so leicht passieren kann, soll ein Klimaschutzgesetz als Monitoring- und Steuerungs-Rahmen mehr Verbindlichkeit schaffen. Das ist eine seit langem vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und anderen Umweltverbänden erhobene Forderung, der die Regierung jetzt offenbar nachkommen will – einer der wenigen Lichtblicke in dem Regierungspapier.

In den Eckpunkten ist nicht von einem Klimaschutzgesetz die Rede, in der Pressekonferenz nach den Beschlüssen sprachen aber alle Regierungsvertreter davon. Im Eckpunktepapier sind die Kernelemente eines solchen Rahmengesetzes benannt: die gesetzliche Festschreibung der Klima- und Sektorziele, jährliche Überprüfung der vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Minderung durch ein unabhängiges Expertengremium auf Grundlage von – vermutlich – Jahresemissionsbudgets der Sektoren. Zentral dabei ist die vorgesehene Verpflichtung der Ressortministerinnen und -minister bei diagnostizierter Verfehlung binnen drei Monaten ein Sofortprogramm vorzulegen, um nachzusteuern. Unter den Tisch gefallen ist augenscheinlich die auch budgetäre Verpflichtung der säumigen Ministerinnen und Minister, die Umweltministerin Svenja Schulze in ihren Gesetzesentwurf vorgesehen hatte – mithin fehlt jetzt ein Element, das mehr Druck für wirksames Handeln geschaffen hätte.

Der Entwurf für das Klimaschutzgesetz liegt seit Monaten vor. Er muss jetzt zügig verabschiedet werden und zu 2020 in Kraft treten. Zugleich ist eindeutig, dass ein Rahmengesetz allein nicht wirksam ist – genau das versuchen die Regierungsvertreterinnen und Regierungsvertreter zu suggerieren: Das Gesetz allein stelle die Zielerreichung sicher. Es bleibt das Dilemma, dass es auch beim Nachsteuern politischen Willen braucht, um

wirksame Maßnahmen zu beschließen. Ist der Minister ein Andreas Scheuer, wird er das im Zweifel weiter aussitzen.

### **CO2-Bepreisung für Verkehr und Wärme:**

Die Bundesregierung verkauft die beabsichtigte Bepreisung von CO<sub>2</sub> in den Bereichen Verkehr und Wärme als Herzstück ihrer Maßnahmen zur Erreichung der deutschen Klimaziele 2030. Der geplante CO<sub>2</sub>-Preis ist jedoch eine Alibi-Maßnahme, denn so wird er keine klimapolitische Wirkung zeigen und die mangelnden konkreten Maßnahmen in diesen Bereichen keinesfalls ausgleichen können. Die Ausgestaltung als Emissionshandel, der extrem niedrige Einstiegspreis von 10 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und der geplante Preisdeckel von 60 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> sorgen dafür, dass es kaum zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen kommen wird. Ein wirklicher Anreiz zum Umstieg auf klimafreundliche Mobilität oder Heizsysteme durch einen CO<sub>2</sub>-Preis besteht so nicht.

Ab dem Jahr 2021 soll ein nationaler Emissionshandel mit Zertifikaten für den Ausstoß von CO<sub>2</sub> beginnen, der bis zum Jahr 2026 zunächst mit einem Festpreis von 10 bis 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> einsteigt und sich danach zwischen einem festgelegten Minimal- und Maximalpreis von 35 und 60 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> bewegen soll. Die Zertifikate müssen vom Brenn- und Kraftstoffhandel erworben werden, also denjenigen, die Heizöl, Flüssiggas, Erdgas, Kohle, Benzin oder Diesel verkaufen. Die Einführung eines Emissionshandels ist ungleich aufwändiger als es die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises im Steuersystem gewesen wäre – das effektive Alternativmodell, welches die Union kategorisch abgelehnt hat. Expert\*innen schätzen, dass es mindestens drei Jahre in Anspruch nehmen würde. Wie die Ausgestaltung eines solchen Misch-Modells (Handel mit Festpreis) funktionieren soll, bleibt im Eckpunkte-Papier völlig offen. Im Gegensatz zu einer CO<sub>2</sub>-Steuer, die sehr einfach über eine Erhöhung der Energiesteuern eingeführt werden könnte, gibt es bei einem nationalen Emissionshandel erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken.

Ein CO<sub>2</sub>-Preis müsste nicht nur schnell eingeführt werden, er müsste auch schnell wirken. Deshalb bräuchte es bei Wärme und Verkehr ab 2020 einen CO<sub>2</sub>-Preis von mindestens 50 Euro pro Tonne, der bis 2030 auf 180 Euro steigt. Nur so würde überhaupt eine Lenkungswirkung erzielt werden, die andere Maßnahmen in den Bereichen Verkehr und Wärme unterstützen könnte.

Als Ausgleich für diese Preiserhöhungen sollen laut Klimakabinet die Strompreise vor allem durch eine niedrigere EEG-Umlage gesenkt werden. Dies ist einerseits problematisch, da eine sozialverträgliche Ausgestaltung eines CO<sub>2</sub>-Preises am besten über einen Ökobonus gelingt, der an alle Bürger zurückgezahlt wird. Dabei zahlen diejenigen drauf, die besonders viel Energie verbrauchen und diejenigen, die sich sparsam verhalten, bekommen Geld zurück. Zugleich führen sinkende Stromkosten tendenziell zu mehr Stromverbrauch. Dadurch werden – künftig mögliche – CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch höhere Preise in den Bereichen Verkehr und Wärme zum Teil konterkariert.

Die Bepreisung von Schiffstreibstoffen und Kerosin wird nicht erwähnt. Die Einführung einer Energiesteuer für den Flugsektor und die Schifffahrt wären jedoch unbedingt notwendig, da sie bisher von der Energiesteuer vollständig ausgenommen sind. Die Abschaffung klimaschädlicher Subventionen, insbesondere für die energieintensive Industrie, werden mit keinem Wort erwähnt. Die Abschaffung klimaschädlicher Subventionen hatte jedoch selbst der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung gefordert.

## **Energie:**

### **Kohleausstieg**

Der Ausstieg aus der Kohleverstromung ist die zentrale Klimaschutzmaßnahme, welche die meisten CO<sub>2</sub>-Einsparungen bringen soll. Die Kohlekraftwerke stoßen mit über 200 Millionen Tonnen pro Jahr mehr CO<sub>2</sub> aus als der ganze Verkehrssektor. Die Kohlekommission hat vor acht Monaten ihre Empfehlungen vorgelegt. Darin ist vorgesehen, die Kohleverstromung stetig abzuschmelzen und bis spätestens 2038 zu beenden. Doch der Einstieg soll 2020 gemacht werden mit der geplanten Abschaltung von Braun- und Steinkohleblöcken. In ihren Eckpunkten bekräftigt die Koalition lediglich und erneut, dass sie diese Empfehlungen umsetzen will. Angekündigt ist ein Kabinettsbeschluss bis November 2019.

Damit wird es knapp für eine Verabschiedung und die Abschaltungen 2020. Dabei liegt zumindest der Gesetzentwurf für den Steinkohleausstieg längst in der Schublade und wird von der Unionsfraktion blockiert, die ihn aufweichen will. Er hätte spätestens am 20.9. mitbeschlossen werden müssen. Die derzeit laufenden Ausstiegsverhandlungen mit den

Braunkohlekonzernen dürfen sich nicht mehr lange hinziehen und müssen im Oktober 2019 abgeschlossen werden, damit der Zeitplan zu halten ist.

Bei der Umsetzung der Kommissionsempfehlungen kommt es darauf an, dass die Emissionen mindestens stetig in Jahresschritten sinken. Das Enddatum für die Kohleverstromung muss so früh wie möglich auf 2030 vorgezogen werden, um in Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen zu stehen. Die von der Kohlekommission empfohlenen Revisionszeitpunkte sind 2023, 2026, 2029, 2032.

### **Erneuerbare Energien**

Das Eckpunktepapier bleibt die Antwort auf die Krise beim Erneuerbaren-Ausbau schuldig. Das bereits im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel von 65 Prozent Erneuerbaren-Anteil bis 2030 beim Strom wird zwar bekräftigt, aber es finden sich keine Maßnahmen oder wenigstens Ankündigungen, wie das erreicht werden soll. Das ist fatal, nicht zuletzt, weil der Ausbau der Windkraft an Land aktuell faktisch zum Erliegen gekommen ist. Die Energiewende stottert und Union und SPD tun erstmal: nichts.

Im Gegenteil: Anstatt die drängenden Probleme anzugehen, waren die beide Parteien monatelang im Streit über pauschale Abstandsregelungen für Windräder verhakt. Hier gibt es jetzt einen schlechten Kompromiss. 1000 Meter Abstand zu Wohnbebauung sind nun vorgesehen, wobei Bundesländer davon binnen 18 Monaten noch nach unten (aber nicht nach oben) abweichen können. Keine oder bestenfalls wenige Länder werden davon wohl Gebrauch machen. In manchen Ländern waren die 1000 Meter auch bereits eine Empfehlung oder Usus. Auch Kommunen könnten beschließen abzuweichen. In der Praxis hat sich das aber bereits als schwierig erwiesen. In Bayern soll die 10-H-Regelung explizit erhalten bleiben, die den Ausbau dort faktisch verhindert. Neben unklaren Formulierungen, wozu der 1000-Meter--Abstand genau gilt (Definition der signifikanten Wohnbebauung), streut die Große Koalition hier vor allem weiteren Sand ins Getriebe des Ausbaus der Erneuerbaren, wo sie ihn dringend beschleunigen müsste. Denn in den Bundesländern und ihrer Flächenplanung wird es nun verstärkt um Abstände gehen, Pläne teils überarbeitet werden müssen, statt endlich um die Ausweisung ausreichender Flächen. Im schlimmsten Falle schrumpft die verfügbare Fläche für die Windkraft deutlich zusammen. Für Repowering-Standorte ist es bereits eine klare Beschränkung, die dazu führen wird, dass

noch mehr Altanlagen wegfallen. Bereits befürchtet wird, dass die installierte Windkraftleistung in Deutschland sinkt, wenn das Zubauniveau so kläglich bleibt – und danach sieht es nach den Regierungseckpunkten erstmal aus.

Die Anhebung der Ausbauziele für Offshore-Windkraft um 5 Gigawatt (GW) bis 2030 dient vermutlich lediglich dazu, die zahlreichen Baustellen bei der Windkraft an Land zu kaschieren. Das bringt hinsichtlich Zentralisierung und forciertem Stromleitungsbau ganz eigene Probleme mit sich. Einzig positiv, aber längst überfällig, ist die Absicht, den „Solardeckel“ von 52 GW fallen zu lassen. Diese installierte Leistung wird vermutlich schon im nächsten Jahr erreicht, danach wären neue Anlagen nicht mehr gefördert worden. Kommunen sollen künftig finanziell am Betrieb eines Windparks beteiligt werden und die bessere regionale Verteilung von Windrädern soll über einen Bonus gelingen. Die Rahmenbedingungen für den darbedenden Mieterstrom sollen geprüft werden.

Stattdessen hätte die Große Koalition dringend die Erhöhung der Ausschreibungsmengen für Photovoltaik (PV) sowie für Windkraft an Land beschließen müssen. Das ist nicht passiert, obwohl die aktuellen Ausschreibungsmengen deutlich zu wenig sind, um das 2030-Ausbaziel erreichen zu können. Hier muss die Koalition dringend drauflegen: Klimapolitisch geboten sind je rund 7 Gigawatt Zubau pro Jahr. Bei der Bemessung des 65-Prozent-Erneuerbaren-Anteils bis 2030 muss ein realistischer Wert des Stromverbrauchs unterstellt werden – die fehlende Effizienzpolitik spricht nicht für sinkende Verbräuche.

In der Tat braucht es auch bundesweite Vorgaben bei der Windkraft – aber nicht zu pauschalen Abständen, sondern für den Natur- und Artenschutz und für die ausreichende Flächenausweisung in den Ländern. Vermeintlich geht es um die Schaffung von Akzeptanz gerade bei der Windkraft. Aber für die aktuell kaltgestellte Bürgerenergie findet die Große Koalition keine Aussage, obwohl sie bislang die tragende Säule des breit akzeptierten Erneuerbaren-Ausbaus ist.

## **Verkehr:**

Die verkehrlichen Maßnahmen bleiben mit ihrer Wirkung weit hinter den Erfordernissen und den damit verbundenen notwendigen Treibhausgasreduzierungen zurück. Einige der angedachten Punkte werden nach unseren Befürchtungen sogar für mehr motorisierten Straßenverkehr sorgen. Sie haben mit einer echten Verkehrswende nichts zu tun.

Durch bereits beschlossene Maßnahmen sollen die Treibhausgasemissionen um 13 Millionen Tonnen auf einen Referenzwert von 150 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2030 sinken. Darin sind unter anderem die von Teilen der Bundesregierung und dort vor allem vom Verkehrs- und Wirtschaftsministerium stets kritisierten und bekämpften europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw als größter Posten enthalten. Darüber hinaus wird der Bau einer Vielzahl neuer Straßen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 weiter als treibhausgas mindernd verkauft. Eine falsche Annahme, die vom BUND bereits seit Jahren kritisiert wird.

Sämtliche Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung des Kaufs von Elektroautos und Plug-in-Hybriden, wie die Kaufprämien und die Veränderungen beim Dienstwagenprivileg, helfen einzig den Konzernen, die ohnehin bestehenden und bereits erwähnten CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte in den Jahren 2025 und 2030 einzuhalten. Ein klimatisch positiver Effekt und eine zusätzliche Verringerung von Treibhausgasen wird bestenfalls dann entstehen, wenn die geplanten Maßnahmen dazu führen, dass die CO<sub>2</sub>-Einsparungen über die Vorgaben der europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerteverordnung hinausgeht. Aber das ist mehr als unwahrscheinlich.

Darüber hinaus müssen auch für reine E-Autos Verbrauchshöchstgrenzen und Nachhaltigkeitskriterien gesetzt werden, um klarzustellen, welche Fahrzeuge überhaupt förderwürdig sind. Nicht jedes E-Auto ist automatisch ein Ökoauto. Für eine Förderung von Plug-in-Hybriden müssen Fahrerinnen und Fahrer nachweisen, dass der überwiegende Teil der Fahrten tatsächlich elektrisch erfolgte, denn nur dann können solche Fahrzeuge überhaupt einen positiven Klimaeffekt entfalten.

Die aktuellen Planungen führen aber vor allem dazu, dass weiter große, schwere Pkw mit großen Batterien und dem entsprechenden Ressourceneinsatz auf Kosten der Steuerzahler subventioniert werden. Das ist ein perfektes Szenario für die Hersteller: Sie können weiter gewinnträchtige Fahrzeuge verkaufen, die dann auch noch mit 0 g/km CO<sub>2</sub> in die EU-Flottengrenzwerte eingehen.

Eine undifferenzierte Erhöhung der Pendlerpauschale wäre klimapolitisch falsch und zudem unsozial. Sie würde in erster Linie Besserverdiener belohnen, die es sich leisten können, ein Haus auf dem Land zu kaufen und jeden Tag in die Stadt zu pendeln. Deshalb müssen die Auswirkungen, die eine Verteuerung von Benzin oder Diesel haben werden, vor allem sozial



abgedeckt werden. Die sogenannte Pendlerpauschale muss in eine Pendlerzulage umgewandelt werden. Sie sollte gezielt nur an Menschen mit geringeren Einkommen und an diejenigen gehen, die wenig CO<sub>2</sub> produzieren.

Die Verdoppelung der Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind eine der BUND-Forderungen, die es in das Papier der Bundesregierung geschafft haben. Um Klimaeffekte bis zum Jahr 2030 zu erzielen, darf diese Erhöhung aber nicht erst 2025 erfolgen, sondern muss umgehend umgesetzt werden. Um zusätzliche Mittel für Erhalt und Neubau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und zur Anschaffung zusätzlicher Busse und Züge zur Verfügung zu stellen, muss die Bundesregierung zusätzlich Mittel aus dem klimapolitisch nachteiligen Fernstraßenbau umwidmen. Darüber hinaus müssen auch die Mittel aus den gesteigerten Einnahmen der Lkw-Maut zur Erhöhung der Schienenkapazitäten verwendet werden.

Sowohl bei den anvisierten Mengen der biogenen Kraftstoffe für den Pkw-, als auch bei denen der synthetischen Kraftstoffe für den Schwerlastverkehr gibt es keine glaubhaften Angaben, wie diese nachhaltig und ressourcenschonend generiert werden sollen. Für den BUND sind dies nicht mehr als Luftbuchungen.

Die notwendige und richtige Erhöhung der Luftverkehrssteuer muss schnellstens erfolgen. Der BUND schlägt in diesem Zusammenhang vor, eine neue Distanzklasse für Ultra-Kurzstreckenflüge bis 600 km einzuführen und den Steuersatz für diese Flüge von aktuell 8 Euro auf 24 Euro je Passagierticket zu verdreifachen. Das wäre ein wirksamer Anreiz für den Umstieg auf die Schiene und eine komplette Verlagerung innerdeutscher Flüge ab 2030.

### **Landwirtschaft:**

Die Vorschläge der Bundesregierung für die Landwirtschaft können kosmetische Wirkungen entfalten. Sie werden aber nicht ausreichen, um die offene Lücke bei der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu schließen und die notwendige Agrarwende zu einer klimafreundlichen Landwirtschaft zu schaffen. Es ist zudem nicht ersichtlich, wie mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wie Düngeverordnung, Ausbau Ökolandbau oder Grünlandschutz die versprochenen Einsparungen erreicht werden sollen. Es fehlen konkrete Umsetzungsschritte und Zeitvorgaben.

Um die Klimaziele in der Landwirtschaft zu erreichen, muss der Fleischkonsum bis 2050 um die Hälfte reduziert und die Tierhaltung entsprechend angepasst werden. Die Bauernhöfe müssen beim Umbau hin zu einer umweltfreundlichen und klimaschonenden Landwirtschaft finanziell abgesichert werden. Die Gelder aus der Europäischen Agrarpolitik müssen genutzt werden, um konkrete Leistungen im Bereich Umwelt, Klimaschutz und Tierwohl zu honorieren.

Eine weitere große Baustelle ist die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten. Die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Pilotvorhaben reichen bei weitem nicht aus, um dieses CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential vollständig zu nutzen.

### **Wälder:**

Das Maßnahmenpaket zu Wäldern besteht zur Hälfte aus sehr allgemeinen Feststellungen, die zwar zutreffen, jedoch viel Spielraum für Interpretationen zulassen. Die allgemeinen Formulierungen setzen sich bei den angekündigten Maßnahmen fort, für das Ergebnis ist aber deren konkrete Ausgestaltung entscheidend.

Der BUND fordert, die Wiederbewaldung von Schadflächen und den Waldumbau konsequent nach ökologischen Kriterien auszurichten. Dies bedeutet: keine oder minimale Räumung von Schadflächen, keine Bodenbearbeitung, Vorrang der natürlichen Sukzession, Pflanzung nur mit heimischen Laubbaumarten, Verzicht auf das Einbringen von Baumarten aus anderen Kontinenten und Anpassung des Wildtiermanagements über eine Novelle des Bundesjagdgesetzes, damit junge Laubbäume ohne teure Zäunung oder Einzelschutz aufwachsen können.

Bei der stofflichen Verwendung von Holz fehlt eine konkrete Aussage zur Reduktion von kurzlebigen Holzprodukten. Der Begriff der Nachhaltigkeit muss im gesamten Waldpaket mit robusten ökologischen Kriterien unterlegt werden.

Eine große Leerstelle herrscht in dem Paket bei konkreten Maßnahmen zum bestmöglichen Schutz der Wälder angesichts der bereits heute auftretenden Folgen der Klimakrise. Offen bleibt auch, wie sie tatsächlich als Kohlenstoffsенke zu erhalten sind. So fehlen Maßnahmen zum schonenderen Umgang mit Wirtschaftswäldern völlig. Hier fordert der BUND, über die Definition einer guten Forstlichen Praxis endlich ökologische Mindeststandards im Bundeswaldgesetz zu verankern. Ebenso fehlen Maßnahmen zur deutlichen Ausweitung der

Naturwälder, die besonderes Potential haben, den Herausforderungen der Klimakrise standzuhalten. Zudem mangelt es an einer klaren Begrenzung der energetischen Nutzung von Holz ebenso wie an einer Kaskadennutzung oder einer höheren Steuer auf besonders kurzlebige Holzprodukte.

### **Gebäude:**

Bereits die bestehenden Maßnahmen sind zur Schließung der Lücke deutlich zu positiv bewertet. Die Einsparungen, die diese erzielen sollen, zeigen sich derzeit nicht. So werden Förderprogramme nicht ausreichend ausgeschöpft und die Zielerreichung verfehlt aufgrund der Förderung von zu wenig ambitionierten Standards. Es ist unwahrscheinlich, dass sich dies durch die genannten Maßnahmen ändert. Die Formulierungen bleiben vage. Beispielsweise wird die steuerliche Abschreibung von energetischen Sanierungsmaßnahmen, die bereits im Koalitionsvertrag festgelegt sind und nun erst umgesetzt werden sollen, deutlich zu gering finanziell hinterlegt. Das Ambitionsniveau ist viel zu niedrig, um das von der Bundesregierung gesetzte Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes zu erreichen. Mit Blick auf den Neubaustandard muss ein sofortiges Umsteuern auf Niedrigenergiehausstandards (Passivhausstandard) erfolgen – und zwar nicht nur in den bundeseigenen Liegenschaften. Zudem müssen die Standards bei der energetischen Sanierung angehoben werden. Die Förderung ist den Zielen anzupassen. Es reicht nicht, eine Abwrackprämie zu initiieren, wenn im Gegenzug fossile Heizungen weiter gefördert werden. Der Einbau neuer Ölheizungen müsste ab sofort verboten werden, nicht erst in sieben Jahren.

Ein CO<sub>2</sub>-Preis von 10 Euro im Gebäudesektor wird keinerlei Lenkungswirkung entfalten. Zudem besteht im Wohnsektor die Gefahr, dass die Kosten einfach an die Mieter\*innen weitergereicht werden und so Vermieter\*innen keinen Anreiz haben Effizienzmaßnahmen vorzunehmen oder auf klimafreundlichere Alternativen bei der Energieversorgung umzustellen. In Summe ist der Lückenschluss – und damit die Zielerreichung – durch den CO<sub>2</sub>-Preis nicht gelungen.

## **Industrie:**

Wohin die Reise geht, macht einer der ersten Sätze deutlich: „Wir suchen nach einem Weg, das Energieeffizienzgebot zu konkretisieren.“ Das Industrie-Kapitel ist mehr eine hilflose Suche nach Lösungen als eine Antwort auf die Frage, wie nach rund fünfzehn Jahren Stillstand die Industriesektoremissionen endlich sinken können. Neue Maßnahmen sind nicht in Sicht. Die Bestehenden sollen ausgebaut und angepasst werden, was bei Weitem nicht ausreicht, um Nachhaltigkeit der Produktion und der Produkte zu garantieren und somit die gesetzten Ziele zu erreichen. Wichtige Punkte wie eine erhöhte Ressourceneffizienz und -substitution werden lediglich in bestehenden Maßnahmen (flankierend) verankert. Information, Bildung und Förderung sollen es richten. Das reicht längst nicht aus, um die Wettbewerbsnachteile klimafreundlicher Materialien abzubauen. Es ist viel zu wenig, um in der Industrie ab sofort die klimaverträglichen Investitionen anzureizen, damit das langfristige Ziel der Treibhausgasneutralität erreicht werden kann.

Ökodesign und das Energielabel, die in der Vergangenheit als zwei der wenigen Richtlinien tatsächlich zu absoluten Energieeinsparungen geführt haben, werden in einem Satz erwähnt, der vage umschreibt: „Ausweitung von Mindeststandards für gewisse Produktgruppen.“ Um eine echte Wende in der Industrie zu schaffen, bedarf es viel tiefgreifender Änderungen, konsequenter Anwendung von Klimaschutzkriterien bei der öffentlichen Vergabe wie zum Beispiel recycelten Beton, der Reduzierung des Ressourceneinsatzes durch Ökodesign-Politik und Energielabel.