

Hintergrundpapier: Klimaklage, Zahlen, Begriffsklärung

Stand: 20. Januar 2023

Sofortprogramm bei Überschreiten der Jahresemissionen: Pflicht nach § 8 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Überschreitet ein Sektor die laut KSG zulässigen Emissionshöchstmengen muss das zuständige Ministerium innerhalb von drei Monaten ein Sofortprogramm vorlegen und vom Expertenrat für Klimafragen prüfen lassen. Es muss „sicherstellen“, dass damit in die Emissionsgrenzen in den „folgenden Jahren“ eingehalten werden. Die Bundesregierung muss es „schnellstmöglich“ beschließen. Es handelt sich um ein Instrument, um kurzfristig und schnell und verlässlich nachzusteuern. Auf diesen Artikel bezieht sich die Klage des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) für die Sektoren Verkehr und Gebäude.

Klimaschutzprogramm nach KSG: Pflicht nach § 9 KSG, alle zwei Jahre ein Klimaschutzprogramm für alle Sektoren vorzulegen, in dem dargestellt wird, wie die Ziele aus dem KSG erreicht werden. Werden zwischenzeitlich Sofortprogramme vorgelegt, wird das Klimaschutzprogramm aktualisiert. Für die Klimaschutzprogramme müssen Verbände, Länder etc. angehört werden, es sind auch wirtschaftliche, soziale und weitere ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Es ist rechtlich weniger verbindlich als die Sofortprogramme nach § 8. Dieses Programm sollte bereits im September 2022 vorgelegt werden, scheitert bislang aber wohl an der Blockade der FDP.

Klimaschutz-Sofortprogramm: Eine eigene Wortschöpfung der Bundesregierung im Koalitionsvertrag, in der sie § 8 und § 9 vermischt. „Wir werden das Klimaschutzgesetz noch im Jahr 2022 konsequent weiterentwickeln und ein Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg bringen.“ (S.55)

Gesamtemissionen

Treibhausgasemissionen (THG) Gesamt^[1] :

1990: 1.242 Millionen Tonnen

2011: 911 Millionen Tonnen

2021: 762 Millionen Tonnen

Ziel laut KSG 2030: 438 Millionen Tonnen

„Zwischen den Jahren 2011-2021 wurde im Schnitt eine Minderungsrate von 15,9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr beobachtet, während für die KSG-Zielerreichung 2030 eine 2,2-fach so große Minderungsrate von 35,7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr notwendig ist. **Es bedarf also mehr als einer Verdoppelung der Minderungsgeschwindigkeit** für die Zielerreichung im Jahr 2030.“^[2]

Verkehrssektor

Für die Jahre 2011-2021 wurde im Schnitt nur eine geringe jährliche Minderung von ca. 0,49 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent erreicht, 2019 lagen die Werte in etwa auf dem Niveau von 1990, bei deutlich gesteigerter Verkehrsleistung. Zu Erreichung der Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind nun aber merkbare Rückgänge von rund 7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent jährlich erforderlich. Die aktuellen Mengen müssen de facto auf 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent in 2030 nahezu halbiert werden. Der bislang zu beobachtende Rückgang hängt unmittelbar mit der Reduktion der Verkehrsnachfrage in Folge der Corona-Pandemie zusammen. Dadurch wurden die Vorgaben im Jahr 2020 eingehalten, seitdem steigen die Werte aber wieder an, statt zu sinken.

In absoluten Zahlen: Treibhausgasemissionen (THG) Verkehrssektor^[3]

1990: 163 Millionen Tonnen

2019: 164 Millionen Tonnen

Ziel laut KSG 2030: 85 Millionen Tonnen

Bundesverkehrsminister Volker Wissing wäre nach § 8 Bundes-Klimaschutzgesetz verpflichtet, im für die Jahre 2021 und absehbar 2022 vorliegenden Falle der Überschreitung der Jahres-Emissions-Höchstmengen, ein Sofortprogramm für den Verkehr vorzulegen, „das die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors für die folgenden Jahre sicherstellt“. Herr Wissing interpretiert diesen Satz so, dass lediglich die in den jeweiligen Jahren überschrittenen Mengen in den Folgejahren eingespart werden müssen, der Expertenrat für Klimafragen der Bundesregierung und der wissenschaftliche Dienst der Bundesregierung widersprechen dieser Interpretation aber deutlich. So wie der BUND sehen sie die Notwendigkeit, dass ein Sofortprogramm für den Verkehr schnell wirksame Maßnahmen enthält, damit die gesetzlich festgelegten Sektorziele in den Jahren 2023 ff eingehalten werden.

Hier eine Auflistung möglicher Maßnahmen aus Sicht des BUND:

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_forderungen_klimaschutzsfortprogramm_bundesregierung_verkehr.pdf

Gebäudesektor

Treibhausgasemissionen (THG) Gebäudesektor^[4]

1990: 210 Millionen Tonnen

2011: 127 Millionen Tonnen

2021: 115 Millionen Tonnen
Ziel laut KSG 2030: 67 Millionen Tonnen

„Im Schnitt wurde zwischen den Jahren 2011-2021 eine jährliche Minderung von ca. 1,72 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent beobachtet. Für die Zielerreichung des Bundes-Klimaschutzgesetzes wäre hingegen eine dreifach so große Minderungsrate, sprich im Schnitt eine jährliche Minderung von 5,14 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr, notwendig.“^[5]

Der Gebäudesektor verpasste 2022 voraussichtlich zum dritten Mal das Klimaziel – obwohl die Menschen ihren Energieverbrauch durch Verhaltensänderungen reduziert haben und die Temperaturen recht mild waren.^[6]

Energieverbrauch zu hoch, erneuerbare Wärme kommt nicht schnell genug voran: Der Endenergieverbrauch des Gebäudebestands reduzierte sich zwischen 2002 und 2010 um rund 20 Prozent, stagnierte seitdem aber nahezu unverändert auf hohem Niveau. Bei rund 75 Prozent der Wohngebäude stehen fossile Heizungen im Keller. Und sogar bei den neu gekauften Heizungen waren 2022 immer noch 60 Prozent Gasheizungen.^[7]

Hoher Anteil der Gebäude sind unsanierte Energieschleudern: 30 Prozent der gesamten Fläche in Wohngebäuden fällt in die beiden schlechtesten Energieeffizienzklassen G und H. Die Gebäude dieser beiden Klassen sind für die Hälfte der CO₂-Emissionen in Wohngebäuden verantwortlich. Würden sie energetisch saniert, würden bis zu 64 Millionen Tonnen THG eingespart.^[8]

Sofortprogramm 7/2022: Bundesminister Habeck und Bundesministerin Geywitz haben im Gegensatz zu Volker Wissing ein Programm vorgelegt, mit dem sie versuchen, insgesamt wieder auf Zielkurs zu kommen bei der Minderung von THG. Doch der Expertenrat bemängelt in seinem Gutachten^[9]:

1. Dass das Programm davon ausgeht, die Ziele aus der Klimaschutzgesetz erst 2028 wieder zu erfüllen. Das sei eine großzügige Interpretation der Vorgabe, in den folgenden Jahren wieder auf Zielkurs kommen zu müssen.
2. Dass es unwahrscheinlich sei, dass die von den Ministerien ausgewiesenen Einsparungen und damit die Klimaziele 2030 tatsächlich erreicht werden.

Bewertung des Sofortprogramms inkl. Forderungen von BUND und Paritätischem Gesamtverband, Stand 7/2022:

[https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/gebaeude-sofortprogramm-klimaschutz-auf-die-lange-bank-geschoben-und-soziale-schieflagen-nicht-beruecksichtigt/](https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/gebaeude-sofortprogramm-klimaschutz-auf-die-lange-bank-geschoben-und-soziale-schief lagen-nicht-beruecksichtigt/) (PM inkl. Bewertungsdokument)

- [1] UBA, 2022: Daten der Treibhausgasemissionen des Jahres 2021 nach KSG. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#treibhausgas-emissionen-nach-kategorien>
- [2] Expertenrat für Klimafragen, 2022, Zweijahresgutachten https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2022/11/ERK2022_Zweijahresgutachten.pdf S. 165, 205
- [3] UBA <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#ziele>
- [4] UBA, 2022, s.o.
- [5] Expertenrat für Klimafragen, 2022, s.o., S. 177, 224
- [6] Agora Energiewende, 2023, Energiewende Bilanz 2022 https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2022/2022-10_DE_JAW2022/A-EW_283_JAW2022_WEB.pdf
- [7] Agora Energiewende, 2023, s.o.
- [8] Ifeu, 2021: Gebäude mit der schlechtesten Leistung, https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/bauen/PDF/210505-ifeu-kurzstudie-gebaeude-mit-schlechtester-leistung.pdf
- [9] Expertenrat für Klimafragen, 2021, Prüfbericht zu den Sofortprogrammen Verkehr und Gebäude, https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2022/08/ERK2022_Pruefbericht-Sofortprogramme-Gebaeude-Verkehr.pdf