**Politisches Forum Mehr Mut zur Tat: Thesen zur Klima- und Energiepolitik**

Stand: 09.01.2019

1. Größte Herausforderung der Klima- und Energiepolitik ist die Verminderung des CO2-Ausstoßes. Wichtigstes politisches Ziel ist daher die Verminderung der Energiegewinnung und -nutzung aus fossilen Brennstoffen. Dafür darf und soll es ambitionierte Zielwerte geben. Geeignete Rahmen­bedingungen für den Ausbau "erneuerbarer" Energien durch Sonne, Wind, Biomasse sind not­wendig. Langfristig sollte der Fusionsreaktoren und anderer neuen Technologien als Energieträger des 21. Jahrhunderts gefördert und die weltweite Konkurrenzfähigkeit der deutschen und europäischen Forschungseinrichtungen dazu gesichert werden.[[1]](#endnote-1)
2. Der Bund hat einzelne Technologien mit hohem finanziellen Aufwand gefördert; vor allem die Hochpreis-Garantien für Photovoltaik-Anlagen werden bis 2030 noch zu Kosten in Höhe von 750 Mrd. Euro führen.[[2]](#endnote-2) Derzeit wird das e-Auto als "die" Lösung für den Verkehr gefordert, die Brennstoffzellen-Technik auf Wasserstoff-Basis aber wenig propagiert. Statt sich für einzelne Technologien stark zu machen, soll die Umweltpolitik ambitionierte, aber realistische Ziele setzen und geeignete Rahmenbedingungen schaffen, die eine Ziel­erreichung über Angebot und Nachfrage ermöglichen. Dazu dienen insbesondere handelbare CO2-Zertifikate, deren Preis durch regelmäßige Verknappung langsam, aber regelmäßig steigt. So haben Anbieter einen Anreiz, in die wirtschaftlichsten Verfahren und Technologien zu investieren. (Nur) Mit solchen Rahmenbedingungen hält auch der Bundesverband der Deutschen Industrie 80% Treibhausgas­reduktion bis 2050 technisch und ökonomisch für machbar.[[3]](#endnote-3)
3. Die Energieversorgung muss sicher bleiben. Größtes Problem der Energiegewinnung aus Sonne und Wind ist ihre Schwankungs­anfälligkeit. Erneuerbare Energien tragen in 2018 im Durch­schnitt 40% zur Stromerzeugung bei, an wind- und sonnenarmen Tagen aber nur zu ca. 15%.[[4]](#endnote-4) Wenn Sonnen- und Windenergie im großen Stil Energieverbrauch aus fossilen Brenn­stoffen ersetzen sollen, müssen in großem Umfang nutzbare Speicher­verfahren, z.B. "Power to Gas", entwickelt werden. Sonst müssen weiter Gas- und Kohle­kraftwerke "in Reserve" bleiben.

Dazu müssen die Preise der CO2-Zertifikate so hoch sein, dass sich Investitionen in Energie­speicher­verfahren lohnen und Kohlekraftwerke "freiwillig" stillgelegt werden, wenn ihr Betrieb zu teuer wird. Insbesondere sollen die CO2-Zertifikate den Betrieb von Kohle­kraftwerken ver­teuern, die im Vergleich zu Gaskraftwerken oft auf Grund niedriger Abschreibungen kosten­günstig sind, aber ca. doppelt so viel CO2 pro kWh ausstoßen.[[5]](#endnote-5) Die Einnahmen aus den CO2-Zertifikaten sollten hierbei nicht als weitere Einnahmen für den Staat genutzt, sondern an die Haushalte ausgeschüttet werden. Dann kann auf die politische Vor­gabe, Kohlekraftwerke abzuschalten, die nur neue Ausgleichszahlungen an die Energie­versorger erfordern würde, verzichtet werden.

1. Da Windenergie vor allem in Norddeutschland erzeugt werden kann, aber in erheb­lichem Maße in Süddeutschland benötigt wird, müssen in großem Stile Strom­leitungen von Nord nach Süd gebaut werden. Die Genehmigungsverfahren müssen zu Gunsten des Gesamtziels deutlich ver­einfacht und beschleunigt, Einspruchsmöglichkeiten müssen eingeschränkt werden.
2. Die in Deutschland beabsichtigten Stilllegungen der klimaneutralen Kernkraftwerke und der klimaschädlichen Kohlekraftwerke werden die Ungleichgewichte im europäischen Strom­verbund verstärken, indem Deutschland an wind- und sonnenreichen Tagen Über­schüsse produziert und abends und an windarmen Tagen deutlich mehr Strom (z.B. aus französischen Kern- oder polnischen Kohlekraftwerken) wird zukaufen müssen. Eine euro­pä­ische Abstimmung ist daher unabdingbar, auch um die Risiken von Abhängigkeiten von Stromimporten zu steuern. Auch zu den Rahmenbedingungen für CO2-Zertifikate ist eine europäische Abstimmung notwendig. Wichtig ist zudem, dass trotz der Stilllegung von Kraftwerken die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie erhalten bleibt.
3. Die bisherigen Einsparziele im Bereich Wärmedämmung sind zu hoch. Die dafür erforder­lichen Investitionen rechnen sich für die Gebäudeeigentümer bzw. die Mieter bei weitem nicht, da eine besonders umfangreiche Dämmung eine verhältnismäßig geringe Energieersparnis bietet; Dämmungsanforderungen tragen jetzt schon zu hohen Kosten (und Mieten) im Wohnungsbau bei. Demnach müssen die Dämmvorschriften auf ein wirtschaftlich sinnvolles Niveau angepasst werden. Die CO2-Reduktionsziele müssen dementsprechend verringert werden.
4. Die CO2-Emissionen des PKW-Verkehrs haben seit 1995 um 13%, die des LKW-Verkehrs um 30% abgenommen.[[6]](#endnote-6) Im PKW-Verkehr steigen die Emissionen aber wieder, vor allem wegen größer werdender Autos. Daher muss auch im Verkehr weiterhin die Reduzierung von CO2-Emissionen im Vordergrund stehen, auch wenn es im Verkehr im Vergleich zur Energieerzeugung nur ein geringeres CO2-Einsparpotential gibt.
5. Mit den in These 3 genannten Energiespeicherverfahren können auch Wasserstoff oder synthe­tische Kraftstoffe erzeugt werden, die im Automotor kein oder wenig CO2 er­zeu­gen. Ob diese Verfahren oder das derzeit bevorzugte Elektroauto die CO2-günstigsten Lösungen sind, muss sich im wirtschaftlichen Wettbewerb mit ausreichend teuren CO2-Zertifikaten ergeben; die politischen Vorgaben müssen technologieneutral sein.
6. Die derzeit im Fokus stehende Verminderung von NOx-Emissionen (die seit 1995 für PKW um 60% und für LKW um 80% gesunken sind[[7]](#endnote-7)) lenkt von der Reduzierung von CO2-Emissionen kontraproduktiv ab, zumal die von der EU vorgegebenen Grenzwerte für NOx-Emissionen mit 40 μg pro cbm Luft unrealistisch niedrig sind: In deutschen Büro­räumen sind dauerhaft 60 μg Stickoxide pro cbm Luft erlaubt. Daher ist ein Moratorium für die NOx-Grenzwerte erforderlich, um die fahrlässig hingenommene faktische Ent­eignung von Dieselfahrzeug-Besitzern abzu­mildern und einen Verkehrs-GAU in zahlreichen Städten zu vermeiden.
7. Der Individual-Verkehr in den Städten kann am wirksamsten durch attraktive Nahverkehrs­angebote vermindert werden. Dazu muss das Planungsrecht deutlich vereinfacht werden, damit zügig neue Schienenstränge gebaut oder bestehende ausgebaut werden können.

Auch beim Güterverkehr sollten künftig neue Technologien und Transportwege gefördert werden. So sinken zwar Verbrauch und CO2-Ausstoß der Lastkraftwagen stetig, jedoch sollten auch die Auswirkungen der schweren Transporter auf die Straßen bedacht werden. Daher sollten zur allgemeinen Entlastung der Straßen künftig häufiger Wasser- und Schienenwege für den Gütertransport genutzt werden.

1. Schlussendlich ist es jedoch wichtig zu betonen, dass die Klimaziele lediglich mit einer europäischen bzw. internationalen Abstimmung zu erreichen sind. Dies liegt zum einen daran, dass nur gemeinsame Anstrengungen den CO2-Ausstoß auf das gewünschte Ziel verringern können, zum anderen besteht in vielen Entwicklungsländern mit erheblich geringeren Investitionen ein um ein vielfaches größeres Einsparpotenzial, als es mit denselben Mitteln in vielen Industrieländern erreicht werden kann.

Die Abkehr von der Atomkraft war aufgrund der äußerst hohen Sicherheitsstandards der deutschen Atomkraftwerke, der geringen Menge des überbleibenden radioaktiven Materials und der CO2-Neutraliät ein Fehler. Dennoch ist die Abschaffung der Atomkraft ein mittlerweile politisch unumkehrbares Verfahren.

1. https://www.businessinsider.de/china-hat-eine-kernfusionsmaschine-die-sechs-mal-heisser-als-die-sonne-wird-2018-11; http://www.ipp.mpg.de/de/aktuelles/presse/pi/2018/04\_18, 27.11.18 [↑](#endnote-ref-1)
2. Die EEG-Umlage schnellstmöglichst abschaffen, FAZ 23.10.2017 [↑](#endnote-ref-2)
3. Neue BDI-Studie: Klimaschutz braucht Investitionsturbo, https://bdi.eu/artikel/ news/neue-bdi-studie-klimaschutz-braucht-investitionsturbo/, 21.2.2018 [↑](#endnote-ref-3)
4. Quelle: Fraunhofer Institut für Solare Energiesysteme, https://www.energy-charts.de/ [↑](#endnote-ref-4)
5. CO2-Bilanzen verschiedener Energieträger im Vergleich, Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages, WD 8‑056/2007 [↑](#endnote-ref-5)
6. Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs [↑](#endnote-ref-6)
7. a.a.O. [↑](#endnote-ref-7)