



Koalitionsausschuss beschließt Maßnahmen zu Klimaschutz und Planungsbeschleunigung

SPD, Grüne und FDP haben sich nach langen Verhandlungen im Koalitionsausschuss am 28.03.2023 auf verschiedene Maßnahme zum Klimaschutz und zur Planungsbeschleunigung verständigt. Das Beschlussdokument trägt den Titel „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“.

Klimaschutz

Das Klimaschutzgesetz soll nach dem Willen der Koalition überarbeitet werden. Es besteht weiterhin das Ziel, bis 2045 eine Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Die Bundesregierung will für die Jahre 2035, 2040 und 2045 ein Ziel für Negativemissionen festlegen. Im aktuellen Gesetz hat jeder Sektor wie Energie, Gebäude oder Verkehr jährliche CO₂-Vorgaben, die erfüllt werden müssen. Besonders der Verkehrsbereich erfüllt derzeit die Vorgaben noch nicht.

Die Einhaltung der Klimaschutzziele soll daher zukünftig anhand einer sektorübergreifenden und mehrjährigen Gesamtrechnung überprüft werden. Damit kann ein Sektor die Verfehlungen eines anderen ausgleichen. Sollten die Gesamtemissionen über der Vorgabe liegen, muss die Regierung gemeinsam Lösungen finden. Hier werden dann wieder die einzelnen Ministerien betrachtet.

Ausbau erneuerbarer Energien

Die Kommunen sollen kurzfristig mehr Spielraum bekommen, um Flächen – über die Regionalplanung hinaus - auszuweisen. An Schienen, Autobahnen und Bundesstraßen sollen zudem mehr Windräder und PV-Anlagen gebaut werden. Es ist insoweit eine flächenspezifische Außenbereichsprivilegierung für bestimmte, besonders geeignete Flächen geplant. Auch soll der Handlungsspielraum für die Länder erweitert werden, wenn sie die allgemeine Außenbereichsprivilegierung vorziehen wollen (Länderöffnungsklausel).

Heizungen und Energieeffizienz

Das umstrittene Gebäudeenergiegesetz (GEG) zum Einsatz klimafreundlicher Heizungen wird entschärft. Die Koalition beabsichtigt, das GEG „pragmatisch auszugestalten“. Unbillige Härten sollen vermieden und sozialen Aspekten soll angemessen Rechnung getragen werden. Zudem heißt es, „möglichst“ jede neue Heizung solle ab 2024 zu 65 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Es soll auch genügend Übergangsspielräume geben.

Energie soll in Zukunft deutlich effizienter eingesetzt werden als bislang. Das verringere den Verbrauch, mache Deutschland unabhängig von fossilen Importen und helfe bei der Minderung der Treibhausgasemissionen. Dies soll ein Energieeffizienzgesetz regeln.

Bundesverkehrswegeplanung und Schienenverkehr

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung für Schiene und Straße soll es künftig eine noch stärkere Priorisierung geben. Planung, Genehmigung und Umsetzung von Schienenprojekten sollen erheblich beschleunigt werden. Für Schienenprojekte, die im Bedarfsplan im „Vordringlichen Bedarf“ oder als „Fest Disponiert“ eingestuft sind, soll ein überragendes öffentliches Interesse festgelegt werden. Neben Bahnstrecken sollen auch ausgewählte Autobahnprojekte beschleunigt umgesetzt werden, um von Stau geprägte Abschnitte sowie Engstellen anzupassen. Ein Fokus soll zudem auf der Planungsbeschleunigung und Kapazitätserweiterung bei Brückensanierungen liegen.

Um die hohen Investitionsbedarfe im Bereich Schiene von rund 45 Mrd. Euro bis 2027 zu decken, sollen anteilige Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut der Schiene zugutekommen.

Emissionsfreie Antriebe

Der Hochlauf der Produktion und die Nutzung synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) sollen u. a. durch Forschung und Entwicklung und den Abbau rechtlich-regulativer Hürden unterstützt werden. Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Lkw-Maut befreit, anschließend sollen lediglich 25 Prozent des regulären Satzes erhoben werden. Zum 01.01.2024 wird die Lkw-Maut auf Fahrzeuge bereits ab 3,5 t angewendet mit Ausnahme von Handwerkerfahrzeugen.

Die Verteilnetzbetreiber sollen gesetzlich verpflichtet werden, ihre Netze für das Ziel von 15 Mio. E-Fahrzeugen vorausschauend auszubauen.

Die gezielte Förderung kommunaler und gewerblicher E-Flotten soll fortgesetzt werden. Die Besteuerung von Kraftstoffen soll zukünftig stärker deren Umwelt- und Klimawirkung berücksichtigen.

Nahmobilität und Verkehrsrecht

Für Investitionen und den Betrieb des ÖPNV stellt der Bund in den kommenden Jahren nach dem Beschlusstext der Koalition bereits erhebliche Finanzmittel bereit.

Die Modernisierung des Straßenverkehrsrechts soll gemäß dem Koalitionsvertrag erfolgen. Städte sollen durch ein Förderprogramm bei der Erstellung urbaner Mobilitätspläne unterstützt werden. Die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ soll fortgeschrieben werden.

Naturschutz

Der bisherige Grundsatz, wonach es für den Verlust von Naturflächen Kompensationen auf anderen Flächen geben muss, soll aufgeweicht werden. Stattdessen soll die Kompensation auch in Form einer Geldleistung erfolgen können. Über die Mittel sollen dann größere und zusammenhängende Flächen bereitgestellt werden, um eine Renaturierung und den Naturschutz zu stärken. Die für Naturschutz vorgesehenen Flächen sollen großräumig zusammengefasst werden. Im BMUV soll eine Einheit geschaffen werden, die die Planung im Zusammenspiel mit den Ländern organisiert.

Bewertung der Maßnahmen

Der Koalitionsausschuss hat offenbar seinen Streit um den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf der einen Seite und Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor auf der anderen Seite beigelegt. Die Einigung der Koalition auf einen Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung ist zu begrüßen. In einigen zentralen Fragestellungen zur Erreichung der Klimaschutzziele werden wichtige politische Weichenstellungen vorgenommen.

Allerdings wird auch deutlich, dass Deutschland noch sehr lange auf die Automobilität angewiesen sein wird. Das gilt nicht nur für den Individualverkehr, sondern auch für den Transport von Gütern. Es wird Jahrzehnte dauern, das Schienennetz – auch das europäische – so auszubauen, dass das Volumen der Schienentransporte sehr deutlich steigen kann. Da andererseits wegen der Bedarfe der Verkehr nicht ab- sondern zunimmt, ist es natürlich sinnvoll, nicht nur das Straßennetz zu ertüchtigen, sondern Neubauten mit Augenmaß zuzulassen, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Derartige Vorhaben müssen genau wie Investitionen in den Klimaschutz schneller, digitaler und unbürokratischer umgesetzt werden.

Umgekehrt ist es natürlich auch richtig, aus Klimaschutzgründen die Verkehrswende voranzutreiben. Nachdem man Milliarden Euro für das Deutschlandticket investiert hat, brauchen wir jetzt endlich eine nachhaltige Investitionsoffensive für den Bus- und Bahnverkehr. Solange in den ländlichen Regionen oftmals der Bus nur ein oder zweimal am Tag fährt bleiben die Pendler auf ihr Auto angewiesen. Insgesamt kann man der Ampel nur raten, weniger große Ziele zu beschreiben als vielmehr die richtigen Schritte zur Umsetzung auf den Weg zu bringen.

In Hinblick auf die Wärmewende ist zunächst die Befürwortung von Technologieoffenheit bei der Gebäudeenergie zu begrüßen; allerdings muss hier die Förderung, auch durch den Klima- und Transformationsfond, ausgebaut werden, um klimaneutrale Wärmeversorgung zu ermöglichen.

Außerdem darf sich der erwähnte vorausschauende Netzausbau nicht auf den Ausbau in der Elektromobilität beschränken, sondern muss den hohen Anforderungen durch den Ambitionierten Ausbau erneuerbarer Energien und der Sektorkopplung Rechnung tragen; d. h. es muss auch die Einspeisung grünen Stroms ins Netz und lastenseitig immer mehr Anschlüsse für Ladeinfrastruktur aber auch z. B. Wärmepumpen unterstützt werden.

Vorschläge, wie etwa die eigenständige kommunale Planung von Windenergieanlagen über den Rahmen der Regionalplanung hinaus, die Flexibilisierung der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsregelung oder auch die Verlängerung der EU-Notfall-Verordnung zielen in die Richtung. Die mögliche Einführung neuer Privilegierungstatbestände im planerischen Außenbereich müssen hingegen kritisch geprüft werden. Neben verfahrensrechtlichen Erleichterungen muss außerdem die Steigerung von Akzeptanz vor Ort und die Teilhabe der Kommunen im Fokus stehen, um Beschleunigungen bei der Energiewende zu erreichen. Deswegen muss die finanzielle Beteiligung in § 6 EEG, für Windkraft als auch für Photovoltaik, gesetzlich verpflichtend geregelt werden.

Die Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung und zum Ausbau der Schiene sind von überragendem Interesse auch für die Verkehrsentwicklung in den Städten und Gemeinden. Der nun gefundene Kompromiss, auch ausgewählte Straßenprojekte des Bundes zu beschleunigen ist trotz der wichtigen und gewollten Verlagerung von Verkehr auf die Schiene richtig. Denn

es muss sich vor Augen geführt werden, dass mit Ausnahme der Pandemiejahre weiterhin in Deutschland ein stetiges Verkehrswachstum stattfindet, dass vielerorts auf Jahre hinaus noch nicht über die Schiene abgewickelt werden kann. Das Schienenbestandsnetz ist bereits heute chronisch überlastet, wie die Verspätungssituation bei der Bahn schmerzhaft vor Augen führt. Ebenso gilt es, die Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen. Viele Regionen, für die vor 10 Jahren noch Schrumpfung prognostiziert wurde, wachsen mittlerweile. Der Druck in den urbanen Wohnungsmärkten kann zu einer Stärkung des ländlichen Raums und der Umlandregionen der Großstädte führen. Auch hierfür braucht es letztlich eine starke Infrastruktur bei Schiene und auch Straße.

Die gesetzlichen Grundlagen zur Planungsbeschleunigung müssen nun zügig geschaffen und umgesetzt werden. Leider fehlt noch eine pragmatische Stichtagsregelung für das materielle Umweltrecht, die leicht umzusetzen wäre und eine große Beschleunigungswirkung entfalten würde. Zudem sind die Wasserstraßen beim Modernisierungspaket vergessen worden, hier besteht ebenfalls noch ein Nachholbedarf.

Bedauerlich an den Ergebnissen des Koalitionsausschusses ist, dass der Ausbau des ÖPNV nicht durch zusätzliche Maßnahmen forciert wird. Im Gegenteil: die Aussage, dass der Bund in den kommenden Jahren bereits erhebliche Finanzmittel hierfür bereitstellt, ist kein gutes Zeichen und verzerrt die Lage der Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger. Denn die bisherigen Bundesmittel für den ÖPNV reichen nicht einmal aus, um das Bestandsangebot zu sichern. Das Deutschlandticket wird zwar zusätzliche Fahrgäste in das System bringen, jedoch birgt aus für die kommunale Ebene auch finanzielle Risiken. Der ländliche Raum und überlastete Pendlerverbindungen in den Großstädten erfahren keine Besserung.

Im Bereich der Elektromobilität ist durch die angekündigte Fortsetzung der Förderung von E-Bussen und kommunalen Flotten inkl. Infrastruktur mit den Beschlüssen nun ein wichtiges Zeichen gesetzt worden. Allerdings braucht es weiterhin ein konkretes Förderprogramm, um den Aufbau öffentlich-zugänglicher Ladeinfrastruktur dort gezielt zu fördern, wo der Markt nicht aktiv wird. Das wird in bestimmten ländlichen Räumen der Fall sein, die bei der Entwicklung nicht abgehängt werden dürfen.

Mit Blick auf diese und weiteren Vorschläge wird es nun auf die konkrete gesetzgeberische Umsetzung ankommen.

(Quelle: DStGB-Aktuell 1323-20)

gr-ru