

ERGEBNISSE DES KOALITIONSAUSSCHUSSES

I. Gesamtbewertung

Nach den großen Ankündigungen des Bundeskanzlers („sehr, sehr, sehr gute Ergebnisse“) fallen die Entscheidungen der Bundesregierung sehr, sehr, sehr überschaubar aus. Eine Einigung zu Eckwerten für den Bundeshaushalt 2024 wurde nicht erzielt. Die über 30 Gesetzesvorhaben, die derzeit durch Ampel-internen Streit blockiert sind, bleiben zum großen Teil weiter auf Eis. Besonders bemerkenswert am Ergebnis des Koalitionsausschusses: Mit der geplanten Änderung des Klimaschutzgesetzes weicht die Koalition die Klimaschutzziele der vormalig unionsgeführten Bundesregierung auf. Im Ergebnis besteht das vermeintliche „Modernisierungspaket“ aus zahlreichen Prüfaufträgen und Absichtsbekundungen. Diese sind in der Regel nicht mit konkreten Maßnahmen unterlegt. Viele der genannten Programme und Maßnahmen gibt es bereits und sollen lediglich fortgeführt werden. Finanzierungsaussagen werden mit zwei Ausnahmen nicht getätigt. Die Absichtserklärungen sind weder beziffert noch finanziell unterlegt, einige sollen sogar erst wie beim Heizungsaustausch nur geprüft werden. Der Modus „Absichtserklärungen ohne Finanzierungsgrundlage“ wird im Haushaltsverfahren zu neuem Streit in der Regierung führen. Bemerkenswert: Einige Maßnahmen werden in die nächste Wahlperiode verschoben. Umsetzungsziele sind so gut wie keine vereinbart worden.

II. „Novelle des Klimaschutzgesetzes“

Sachverhalt: Das Klimaschutzgesetz soll geändert, die jahresscharfen Sektorziele künftig nachrangig behandelt werden. Maßnahmen der Regierung sind nur noch erforderlich, wenn in einer Gesamtbetrachtung in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die Ziele verfehlt werden.

Die Bundesregierung soll künftig im ersten Jahr der Legislatur ein Klimaschutzprogramm beschließen. Für die laufende Legislatur ist damit kein Programm mehr zu erwarten! Dabei hätte die Bundesregierung nach bisheriger Gesetzeslage schon lange ein Sofortprogramm vorlegen müssen, konnte sich aber auf keine Maßnahmen im Verkehrsbereich einigen. Zur Erreichung der Treibhausgasneutralität sollen neben natürlichen auch technische Senken genutzt werden. Die Regierung will Ziele für Negativemissionen festlegen.

Es wird eine Überarbeitung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes zur Anpassung an der europäischen ETS II angekündigt.

Bewertung: Mit der nachrangigen Behandlung von jahresscharfen Sektorzielen fällt die Ampel-Regierung hinter die klimapolitischen Ziele der vormaligen unionsgeführten Bundesregierung zurück. Schon jetzt interpretieren die Ampelparteien das Verhandlungsergebnis zur Reform des Klimaschutzgesetzes unterschiedlich. Einen klaren Zeitplan für das Reformvorhaben gibt es nicht. Das Bekenntnis zur Notwendigkeit von technischen Senken und die Option von CCS/CCU sind zwar richtig. Wie beim Ausbau der Erneuerbaren gilt aber auch hier: Zielsetzungen allein bewirken nichts. Entscheidend wird es auf die gesetzliche Ausgestaltung und Umsetzungsmaßnahmen ankommen; dazu sieht der Beschluss nichts vor.

III. „Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung“

Sachverhalt: Für Schienenprojekte des vordringlichen Bedarfs und fest disponierte Vorhaben soll ein „überragendes öffentliches Interesse“ festgelegt werden. Für Genehmigungsverfahren im Kernnetz der Transeuropäischen Netze soll eine Frist von höchstens vier Jahren eingeführt werden. Für

Straßenprojekte zur Engpassbeseitigung soll ebenfalls das überragende öffentliche Interesse im Einvernehmen mit dem betroffenen Land festgeschrieben werden.

Der Ausbau erneuerbarer Energien soll mit der Bereitstellung von Flächen weiter beschleunigt werden. Es soll eine neue Privilegierung im Außenbereich geben, die die Länder vorziehen können (ein Zeitpunkt für das Inkrafttreten der allgemeinen Regelung ist jedoch nicht genannt). Beim Autobahn- und Schienenausbau sollen erneuerbare Energien verpflichtend mitberücksichtigt werden. Für Industrie und Windenergieanlagen an Land soll es feste Genehmigungsfristen geben. Die Koalition will 144 Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prioritär umsetzen, weil sie als überragendes öffentliches Interesse festgeschrieben werden.

Bewertung: Die Maßnahmen – auch 144 Projekte aus dem BVWP – werden zu keiner deutlichen Beschleunigung des Verkehrswegebbaus führen. Der BVWP bleibt im Übrigen unberührt. Das überragende öffentliche Interesse dürfte an den bisherigen Abwägungen wenig ändern, denn es ist im Einzelfall eine Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Land erforderlich. Höchstfristen für die Genehmigung könnten bei Ermessensentscheidungen der Behörde zu einer Verzögerung durch gerichtliche Verfahren und einen Anstieg negativer Bescheide führen.

IV. „Beschleunigung und Effektivierung des Naturschutzes“

Sachverhalt: Die bisher nachrangige finanzielle Kompensation von Eingriffen in die Natur soll zukünftig vermehrt möglich sein. Bei der Berührung von kommunalen oder Länderzuständigkeiten soll eine neue Bundesinstitution beratend tätig werden. Damit soll eine Beschleunigung der Infrastrukturprojekte erreicht werden. Ein Flächenbedarfsgesetz soll länderübergreifende Biotopverbände als Vorrangflächen definieren.

Bewertung: Auch bei verstärkter Nutzung von Kompensationszahlungen, die wir grundsätzlich begrüßen, muss Naturschutz vor Ort wirksam möglich bleiben. Gleichzeitig darf es nicht zum Ausverkauf landwirtschaftlicher Flächen kommen. Ob mit den avisierten Verfahrensänderungen auch eine konkrete Beschleunigung verbunden ist, bleibt abzuwarten. Der Aufbau einer neuen „zentralen Organisationseinheit“ darf nicht zu unverhältnismäßigen zusätzlichen Kosten und unterm Strich mehr Bürokratie führen.

V. „Klimaschutz im Verkehr“

Sachverhalt: Die Maßnahmen sollen in einem Klimaschutz-Programm bei Novellierung des Klimaschutzgesetzes beschlossen werden.

Der Investitionsbedarf der Bahn bis 2027 in Höhe von 45 Mrd. Euro soll „soweit darstellbar“ anteilig aus Einnahmen aus einem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden. Zur Stärkung der Schiene sollen der kombinierte Verkehr, die Digitalisierung und die Beschaffung von Fahrzeugen mit emissionsarmen/-freien Antrieben gefördert werden. Das Deutschlandticket soll in die Bahncard 100 integriert werden.

Zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehr wird die Bedeutung klimafreundlicher Kraftstoffe betont. Ein Dialog mit der Wirtschaft und ein Fahrplan für den Hochlauf werden angekündigt. Die Forschung soll gefördert und die Nutzung, Herstellung und der Export von E-Fuels in der Entwicklungszusammenarbeit ausgebaut werden. Weder mögliche regionale Partner noch die Machbarkeit bzw. der Umfang dieser Maßnahme werden konkretisiert.

Die Lkw-Maut soll ausgeweitet und ein CO₂-Aufschlag eingeführt werden. Emissionsfreie Lkw sollen bis Ende 2025 befreit, anschließend nur mit 25 Prozent belastet werden. Förderprogramme für

Grundnetze für batterieelektrische und Wasserstoff-Lkw und die Verlängerung bestehender Förderprogramme werden angekündigt. Die Kosten werden nicht beziffert. Ab 2030 sollen nur noch emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden können.

Die Verteilnetze sollen ausgebaut werden, um Ladesäulen zu ermöglichen. Tankstellenbetreiber müssen innerhalb von fünf Jahren einen Schnellladepunkt pro Tankstelle errichten. Im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz sollen die Verpflichtungen für Wohn- und Gewerbegebäude angehoben, Verpflichtungen zur Errichtung von Ladesäulen für Supermarktparkplätze etc. geschaffen werden. Carsharingbetreiber sollen einen steigenden Anteil Fahrzeuge mit CO₂-neutralem Antrieb vorhalten müssen.

Landstromanlagen insbesondere in den Häfen Bremen, Hamburg und am Rhein sollen ebenso wie Infrastruktur für Bodenstromversorgung an Flughäfen gefördert werden. Forschungsprogramme soll es für klimaneutrales Fliegen und Schiffe geben.

Bewertung: Die Maßnahmen zur Stärkung der Bahn enthalten kaum Neues. Die Finanzierung von Bahninvestitionen aus den Lkw-Mauteinnahmen trägt nicht zur Transparenz der Finanzierung der Bahn bei und verkompliziert das System weiter.

Der Umfang der zahlreichen Förderprogramme bleibt vollkommen offen, der Inhalt vieler Programme sehr unkonkret. Zum Teil ist eine Bundeszuständigkeit schwer begründbar.

Das Bekenntnis zu klimaneutralen Kraftstoffen ist überraschend, hatte sich doch Bundeswirtschaftsminister Habeck bisher für einen rein batterieelektrischen Verkehr ausgesprochen. Allerdings bleibt die Ausgestaltung sehr vage.

Gesteigerte Anforderungen an Ladesäulen im Wohnungsbau werden die Baukosten weiter erhöhen. Kostensteigerungen treffen ebenso Handelsunternehmen und andere, die öffentlich zugängliche Parkplätze anbieten.

Welche straßenverkehrsrechtlichen Anpassungen ermöglicht werden sollen, bleibt offen. Die Formulierung könnte Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrverbote beinhalten.

VI. „Energieeffizienzgesetz“

Sachverhalt: Erneut wird ein Energieeffizienzgesetz angekündigt, die europäische Energieeffizienzrichtlinie soll schnell umgesetzt werden. Die Bundesregierung will das Gesetzgebungsverfahren unmittelbar starten.

Bewertung: Ein Energieeffizienzgesetz wurde gemeinsam mit der Richtlinienentscheidung des Bundeskanzlers zur Laufzeitverlängerung der Kernkraftwerke angekündigt. Aufgrund regierungsinternen Streits stockte das Gesetzgebungsverfahren nach Vorlage eines Entwurfs aus dem Wirtschaftsministerium bisher. Der nunmehr im Koalitionsbeschluss enthaltene Zeitplan ist mindestens ambivalent. Auch beim Energieeffizienzgesetz arbeitet die Bundesregierung nach dem Modus: Ankündigung, Vertagen, Rückschritt.

VII. „Gebäudeenergiegesetz“

Sachverhalt: Es soll gesetzlich festgeschrieben werden, dass ab 1. Januar 2024 „möglichst“ jede neu eingebaute Heizung zu 65 Prozent mit Erneuerbaren Energien betrieben wird. Angekündigt wird ein technologieoffener Ansatz, ausreichende Übergangszeiträume und die Vermeidung „unbillige[r] Härten“. Gasheizungen sollen laut Äußerungen in der Pressekonferenz weiter möglich sein, wenn sie mit Wasserstoff betrieben werden können und Planungen für entsprechende Netze bestehen. Außerdem soll sozialen Aspekten angemessen Rechnung getragen werden.

„Zielorientiert geprüft“ werden soll, wie der ambitioniertere Austausch von Öl- und Gasheizungen aus dem Klima- und Transformationsfonds finanziell gefördert werden kann.

Bewertung: Die Einigung zum Gebäudeenergiegesetz – und damit zu einem der drängendsten Themen beim Klimaschutz sowie zu einem der Hauptstreitpunkte der vergangenen Wochen – hat die Koalition vertagt. Die Formulierungen sind weich und interpretationsfähig, was zu weiterem Streit in der Bundesregierung führen könnte. Gerade die nur in der Pressekonferenz angekündigten Ausnahmen nach Alter und Einkommen dürften einfachen Regelungen entgegenstehen.

Offen bleibt, was der „technologieoffene Ansatz“ konkret bedeutet und wie Übergangszeiträume ausgestaltet werden sollen. Beides wird aber in seiner Wirkung durch die vor Ort gegebenen Rahmenbedingungen und die geringe Zahl konkret verfügbarer Technologien deutlich begrenzt. Zudem ist unklar, wie sich Stichtag und Übergangszeiträume in Einklang bringen lassen. Auch hier fehlen Angaben zu den erwarteten Kosten und der Vereinbarkeit einer Förderung mit einer gesetzlichen Verpflichtung. Ein Inkrafttreten 2024 bedeutet eine kurze Übergangsfrist für Bauherren, Handwerker und Industrie. Ganz grundsätzlich bleibt offen, wie künftig der Austausch gefördert wird.