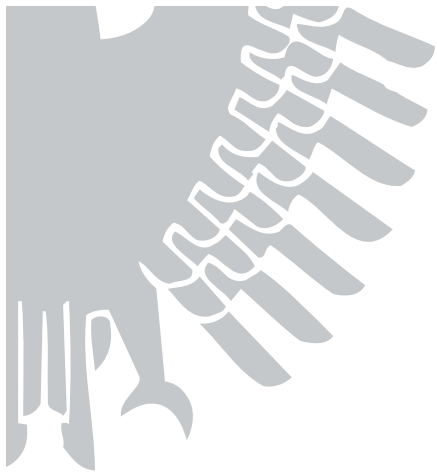




MASTERPLAN KLIMASCHUTZ

KOMMUNEN SCHÜTZEN KLIMA!



DSStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund



*„Nur wenn der Mensch sich wandelt,
können wir den Klimawandel stoppen.
Das wird von den Kommunen ausgehen!“*

Dr. Uwe Brandl & Dr. Gerd Landsberg im März 2020

I. MASTERPLAN KLIMASCHUTZ

ZENTRALE BESTANDTEILE

□ KLIMASCHUTZ GEHT JEDEN AN

Die erste Regel erfolgreichen Klimaschutzes lautet: Nicht nur sagen, was andere anders machen müssen. Sondern es selbst anders machen! Nur wenn der Mensch sich wandelt, können wir den Klimawandel stoppen. Das wird von den Kommunen als Schlüsselakteure für den Klimaschutz und für die Klimafolgenanpassung ausgehen! Liebgewonnenes aufzugeben muss nicht zu Schlechterem führen. Es kann – wie etwa weniger Autoverkehr in unseren Städten und Gemeinden und dafür mehr Fahrradverkehr und mehr Platz für Fußgänger – zu einem Mehr an Lebensqualität für uns alle beitragen. Kreativität und Mut zur Veränderung zeigen uns den Weg zu einem effizienten Klimaschutz. Kommunen können Öffentlichkeit, Anerkennungskultur, Motivation und Vorbilder für den Klimaschutz schaffen. Ihre Vertreter und Vertreterinnen können in den Schulen, über die Vereine und auch auf Marktplätzen andere Akteure und Multiplikatoren für den Klimaschutz gewinnen. Jeder Mensch kann mit seinen eigenen Ideen und Aktivitäten etwas für den Klimaschutz tun.

□ KLIMASCHUTZ KOSTET GELD

Den „Wohlfühl-Klimaschutz“ zum Nulltarif gibt es nicht. Für das beschlossene Klimaschutzgesetz und das Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes mit dem insbesondere ab dem Jahr 2021 erhöhten CO₂-Preis auf zunächst 25 Euro pro Tonne und der gleichzeitig erhöhten Pendlerpauschale ab dem 21. Kilometer von 30 auf 35 Cent müssen zwei Ziele im Vordergrund stehen: Erstens sollten CO₂-Bepreisungen, Steuern und Abgaben eine klimafreundliche Lenkungswirkung haben. Das erfolgt beim Zertifikatehandel eher als beim CO₂-

Preis. Zweitens muss die soziale Balance für die Menschen gewahrt und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gesichert werden.

Die Besteuerung von Treibhausgasen und auch andere Maßnahmen für den Klimaschutz dürfen daher nicht zu einer einseitigen Belastung bestimmter Menschen oder Gruppen führen, sondern müssen ausgewogen sein. Insoweit beinhaltet insbesondere der Kohleausstieg nicht nur eine energiepolitische Herausforderung. Im Hinblick auf die vom Kohleausstieg betroffenen Regionen ist vielmehr auch die Schaffung von – wirtschaftlichen – Perspektiven für die dort lebenden und arbeitenden Menschen unbedingt notwendig. Die avisierten 40 Milliarden Euro an Strukturhilfen müssen daher auch den betroffenen Menschen in den Kohleregionen zugutekommen. Zudem macht es Sinn, den vom Strukturwandel besonders betroffenen Kohleregionen durch die Einrichtung von Sonderplanungsregionen mit Sonderplanungsrechten einen vorteilhafteren Rechtsrahmen zu geben.

□ FÖRDERUNG VON KOMMUNALEN KLIMASCHUTZAKTIVITÄTEN VERSTETIGEN

Die Förderung des Klimaschutzes in den Kommunen hat viele gute Projekte auf den Weg gebracht. In zehn Jahren, bis Ende 2018, wurden allein durch die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums über 14.400 Projekte in mehr als 3.500 Kommunen mit über 605 Millionen Euro durchgeführt. Dadurch wurden zusätzliche Investitionen von rund einer Milliarde Euro ausgelöst. Dieser Weg ist richtig, vor Ort muss der Klimaschutz beginnen. Diese Förderung



muss verstetigt und dauerhaft auf hohem Niveau fortgeführt werden. Zusammen mit dem Bund, den Ländern, den Kommunen, der Bürgerschaft und der Wirtschaft.

□ **MASSNAHMEN ZUR ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL FÖRDERN**

Extremwetterereignisse wie Starkregen, Stürme oder längere Dürre- und Hitzeperioden werden mittlerweile durch den Klimawandel zum Normalfall. Damit wird neben dem Klimaschutz die Vorsorge gegen Klimaschäden in Kommunen und damit die Klimafolgenanpassung wichtiger. Vor diesem Hintergrund ist die Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS) zu begrüßen. Kommunen müssen als maßgebliche Akteure einer erfolgreichen Klimaanpassung daher von Bund und Ländern stärker finanziell unterstützt werden. Maßnahmen zum Klimaschutz müssen grundsätzlich allen Kommunen – unabhängig von ihrer Wirtschaftskraft- in dem für sie gebotenen Rahmen möglich sein. Eine klimagerechte Stadtentwicklung, die Vorsorge für die Folgen des Klimawandels trifft, ist mehr in den Fokus zu rücken.

Beispiele für vorsorgendes kommunales Handeln sind die Erstellung von Notfallplänen oder von integrierten kommunalen Hochwasserkonzepten ebenso wie die Stärkung der Eigenvorsorge der Bürger, etwa im Hinblick auf ein hochwasserangepasstes Bauen.

Auch kommt der Schaffung von mehr Grünflächen („Grüne Lungen“) insbesondere in Innenstädten und Ortskernen sowie einer nachhaltigen Wasserrwirtschaft (Bau von Trinkwasserbrunnen etc.) aufgrund der zunehmenden Dürrezeiten eine immer größere Bedeutung zu. Angesichts des zum Teil bedrohlichen Zustands unserer Wälder und des Waldsterbens infolge der Dürrezeiten in den Jahren 2018 und 2019 und des dadurch ausgelösten Ausbreitens insbesondere des Borkenkäfers ist das Anpflanzen von Mischwäldern mit dürre-resistenten Bäumen immer wichtiger geworden. Insoweit gilt: Waldschutz ist Klimaschutz!

□ **KLIMAFREUNDLICHE INVESTITIONEN BESCHLEUNIGEN**

Rechtsschutz und Artenschutz sind wichtig. Planungen und Genehmigungen dauern aber bei uns zu lange. Wir brauchen daher neben mehr Personal ein Investitionsvorranggesetz für Projekte, die wie der Klimaschutz dem Allgemeinwohl dienen. Diese müssen Vorrang vor Individualinteressen haben. Bei Planungen müssen daher nach erfolgter Bürgerbeteiligung auch mehr Präklusions- und Stichtagsregeln greifen. Auch Verbandsklagerechte sind zurückzuführen.

□ **KLIMAGERECHTE MOBILITÄT STÄRKEN**

Die Emissionsreduzierung im Verkehr ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaziele. Hierzu sind deutlich mehr Investitions- und Betriebsmittel für eine Mobilitätswende bereitgestellt worden. Damit diese auch nachhaltig wird, müssen die Mittel auf diesem hohen Niveau

weiter verstetigt werden. Dies ist angesichts des gewaltigen Nachholbedarfs, nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch beim Personal in den Planungsämtern erforderlich. Neben finanziellen Mitteln bedarf es noch mehr Kreativität und Konzepte für einen vom Menschen gewollten Wandel! Zentrale Bausteine sind der Ausbau des ÖPNV sowie der Rad- und Fußwe-

„Die Emissionsreduzierung im Verkehr ist ein Baustein zur Erreichung der Klimaziele und lebenswerter Kommunen.“

ge. Der Schienenverkehr muss zur besseren Anbindung der Regionen weiter gestärkt werden, um für Pendler echte Alternativen zum Auto zu schaffen. Eine Verlagerungsoffensive des Güterverkehrs auf Schienen und Wasserstraßen muss gestartet werden. Neben der CO₂-Reduzierung muss hierbei auch die für die Menschen wichtige Lärmreduzierung verfolgt werden. Um den klimagerechten Umbau des kommunalen Verkehrssystems zu beschleunigen, bedarf es auch hier eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.



Wo Mobilität mit Muskelkraft nicht geht, brauchen wir einen technologieoffenen Antriebswechsel auf unseren Straßen. Immer weniger Verbrennungsmotoren, aber mehr Elektrifizierung, Nutzung von Wasserstoff, Erdgas sowie von Bio-Kraftstoffen. Am Ende werden die Menschen und der Markt entscheiden, was sich davon durchsetzt. Aber die Kommunen können die Richtung nach ihren Bedürfnissen lenken.

Neben der Erhöhung des Umweltbonus sollte bei der Elektromobilität der Masterplan Ladeinfrastruktur konsequent umgesetzt werden. Dabei muss in der Stadt und auf dem Land die Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur im privaten und öffentlich zugänglichen Raum im Vordergrund stehen. Dem steigenden Lieferverkehr in den Städten sollten insbesondere die verstärkte Zusammenarbeit bei der Auslieferung auf der „letzten Meile“ des Transports entgegengesetzt werden.

□ VERKEHRSINFRASTRUKTUR NACHHALTIG FINANZIEREN

Während kommunale Einnahmen wie Straßenausbaubeiträge zur Diskussion stehen oder bereits abgeschafft wurden, hat sich der Investitionsrückstand im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auf 36,1 Milliarden Euro angehäuft. Aufgrund des hohen kommunalen Anteils an der Straßeninfrastruktur von über 83 Prozent ist die Forderung nach einer aufwandbezogenen Verteilung der Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur zwischen Kommunen, Ländern und Bund bei nutzerorientierten Infrastrukturabgaben aktueller denn je. Dabei muss die Akzeptanz der Menschen für ein verbrauchs-, ausstoß- und nutzungsorientiertes Abgaben-

system im Vordergrund stehen. Dies beinhaltet ein differenziertes Modell unter Einbeziehung der Kfz-Steuer sowie der Öko- und Energiesteuern und eine damit verbundene Belastung klimaschädlichen Verhaltens einerseits und der Verwendung dadurch bedingter Einnahmen für klimafreundliche Maßnahmen (ÖPNV, Radinfrastruktur etc.) sowie eine Finanzierung für soziale Ausgleichszwecke andererseits. Für eine bessere ÖPNV-Finanzierung bedarf es eines abgestimmten Finanzierungsmodells, um diesen für die Zukunft flächendeckend so auszuweiten, dass die Verkehrswende gelingt. Im Zuge der Debatte um vergünstigte ÖPNV-Tarife (365-Euro-Ticket) ist zu betonen, dass ein attraktiver ÖPNV preiswert, aber vor allem gut sein muss. Ein verbilligtes Jahresticket kann die erhoffte Wirkung nur mit dem quantitativen und qualitativen Ausbau des ÖPNV entfalten.

□ LÄNDLICHE RÄUME ALS KLIMAREGIONEN STÄRKEN

Die Akzeptanz der Bevölkerung für notwendige Klimaschutzmaßnahmen spielt sowohl in der Stadt als auch auf dem Land eine herausragende Rolle. Sollen ländliche Räume zu Klimaregionen werden, müssen Beeinträchtigungen, die Klimaschutzmaßnahmen etwa im Landschaftsbild mit sich bringen, abgemildert werden: Durch den dezentralen Ausbau erneuerbarer Energien entstehen erhebliche Wertschöpfungspotenziale. In den Kommunen können zusätzliche Steuereinnahmen generiert werden, Arbeitsplätze entstehen und die Kaufkraft in der Region wird verbessert. Damit dies gewährleistet wird, sind gesetzliche Grundlagen für die bessere Beteiligung an der Wertschöpfung der betroffenen Gemeinden und ihrer Bürger zu schaffen.



Bildnachweise: stockpics - Fotolia | Animaflora PicsStock - stock.adobe.com | Stockwerk-Fotodesign - stock.adobe.com | Trueffelpix - Fotolia



Gleichzeitig gilt es, durch eine bessere Anbindung dafür zu sorgen, dass für Pendler klimafreundliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr entstehen. Dabei ist ein Mix umweltfreundlicher Antriebe der bessere Weg als die einseitige Förderung der Elektromobilität. Im Übrigen gilt es, digital verabredete Mitnahmeverkehre im öffentlichen wie im privaten Bereich durch die Schaffung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen zu stärken. Dies ist der bessere Weg als Pendler durch zusätzliche Steuern und Abgaben zu belasten.

☐ **AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN FORCIEREN**

Bis 2030 soll in Deutschland der Anteil erneuerbarer Energien am Strom auf 65 Prozent steigen. 2019 ist aber die Windenergie als wichtigste Säule der erneuerbaren Energien auf nur 282 Neuanlagen eingebrochen. Oft sind insoweit Vorgaben der Gerichte an kommunale Planungen (harte und weiche Tabuzonen, substantieller Raum für Windenergie) zu hoch. Auch geplante

Klagen, etwa von Naturschutzverbänden, gegen Windkraftanlagen hemmen den Ausbau. Die geplante Länderöffnungsklausel im BauGB mit der Ermöglichung eines länderspezifischen Mindestabstands der Windenergieanlagen zur nächsten Bebauung wird nicht zum Ausbau der Windenergie beitragen. Zur Steigerung der Akzeptanz wäre es daher besser, betroffene Standortgemeinden und Bürger stärker an der Wertschöpfung der Windenergieanlagen zu beteiligen. Auch bessere Technologien beim Arten- und Vogelschutz können helfen, die Akzeptanz der Windenergie zu erhöhen.

☐ **BESTAND ENERGETISCH VERBESSERN**

Mit Blick auf die in Deutschland ohnehin hohen Energiestandards bei Neubauten ist eine Atempause möglich, aber auch notwendig. Dem Gebäudebestand, insbesondere den energetisch in einem schlechten Zustand befindlichen Gebäuden der 1950-er bis 1970-er Jahre, kommt schon wegen seiner Anzahl – 99 Prozent der Gebäude in



Deutschland existieren bereits - eine viel größere Bedeutung zu als dem Neubau. Hier kann durch eine gezielte und auch steuerliche Förderung, etwa beim Austausch alter Heizungen in Privathauswohnungen, aber auch durch innovativ-technologische Maßnahmen (smart home etc.) viel Potenzial zur Energieeinsparung gehoben werden. Die Kommunen sind mit ihren ca. 186.000 Gebäuden und ca. 1,6 Millionen kommunalen Wohnungen wesentliche Akteure. Zielgerichtete Investitionsprogramme von Bund, Ländern und Kommunen in die energetische Gebäudesanierung sind daher auf hohem Niveau erforderlich.

□ **NACHHALTIGE FINANZMÄRKTE SCHAFFEN**

Auch die Finanz- und Haushaltspolitik der öffentlichen Hand hat eine große Bedeutung für die Nachhaltigkeit. Die EU und aktuell auch der Bund treiben das Projekt der Schaffung nachhaltiger Finanzmärkte voran, die bei Investitionen, Anlagen, Krediten oder Anleihen die Beachtung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele einbinden. Dabei darf keine Bürokratie entstehen, die letztlich kontraproduktiv sein wird. Gegenüber einer Regulierung sollte auf einen Benchmarking-Prozess gesetzt werden, in dem die besten Wege zu einem nachhaltigen Finanzmarkt gefunden und optimiert werden.

□ **INTERNATIONALE ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT AUSBAUEN**

Klimaschutz verlangt nach internationaler Entwicklungszusammenarbeit und fairen internationalen Märkten. In diesem Feld sind die Möglichkeiten der kommunalen Entwicklungszusammenarbeit weiter zu fördern und auszubauen. Klimarelevante Politik wird nicht nur in den Industriestaaten gemacht. Daher müssen die gemeinsamen internationalen Klimaschutzzielsetzungen weiter geschärft und umgesetzt werden.

□ **INNOVATIONEN UND CHANCEN DER DIGITALISIERUNG NUTZEN**

Klimaschutz braucht dringend mehr Innovationen. Die Digitalisierung birgt besondere Chancen. Sie hat in den vergangenen fünf Jahren den bedeutendsten Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Für 2025 wird prognostiziert, dass durch die fortschreitende Digitalisierung zusätzlich 50 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart werden. Das entspricht einer Einsparung von 5 Prozent im Vergleich zum Ausstoß im Jahr 2014.

Die Digitalisierung treibt auch Innovationen voran. Videokonferenzen ersetzen Dienstreisen und eine intelligente Haustechnik kann den Wärmeverbrauch senken. Zudem können intelligente Verkehrs- und verbesserte Informationssysteme den Verkehrsfluss optimieren und Wege vermeiden helfen. Sektorenkopplung wird durch die digitale Vernetzung von Wärme- und Stromversorgung erleichtert, sodass klimafreundliche Energieträger wie Wind und Sonne leichter integriert werden können.

□ **KLIMAFREUNDLICHE ENERGIETRÄGER STÄRKEN**

Für die Energiewirtschaft muss der Anreiz für Investitionen in klimafreundliche Technologien verstärkt werden und für die Verbraucher muss es besonders attraktiv sein, klimafreundlichen grünen Strom zu beziehen. In der Elektromobilität, aber vor allem auch im Wärmebereich müssen sich klimaschonende Investitionen berechnenbar lohnen, zum Beispiel in grünes Gas und in Wärmepumpen. Insbesondere muss die Öl-Austauschprämie um den Anschluss an ein Wärmenetz erweitert werden. Generell setzt das bestehende System nicht genügend Anreize zum Einsatz umweltfreundlicher Energieträger. Strom, Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas sind die Energieträger des Alltags. Doch sie sind unterschied-

**„Die Digitalisierung
birgt besondere
Chancen für den
Klimaschutz.“**

lich hoch belastet mit Umlagen, Abgaben, Steuern und Entgelten – im Wesentlichen, um die Ziele der Energiewende zu erreichen und Einnahmen im Bundeshaushalt zu generieren.

Die zunehmende Elektrifizierung der Sektoren Wärme und Verkehr wird die Energiewirtschaft verändern. Einsparverpflichtungen und Emissionsreduzierungen werden den Energiesektor

verstärkt fordern, aber auch Raum für Innovationen und Lösungen vor Ort geben. Dem werden sich unsere kommunalen Unternehmen stellen und sich im Markt behaupten. Anstelle entschädigungsloser Enteignungen brauchen die Unternehmen dazu verlässliche Investitionsbedingungen, etwa für den Umstieg auf klimafreundliche Energieträger im Bereich der Kraft-Wärme-Kopplung.

II. MASTERPLAN KLIMASCHUTZ

GLOBALER KLIMASCHUTZ VERBIETET NATIONALE ALLEINGÄNGE

Die Herausforderungen des Klimawandels werden immer deutlicher. Die Ausrufungen „Kommunaler Klimanotstände“ schaffen dabei Öffentlichkeit. Auch wenn bereits viel getan wurde, bleibt noch mehr zu tun. Denn die Erderwärmung ist nicht gestoppt. Die Bundesregierung hat sich zum Pariser Klimaschutzabkommen bekannt. Ein Anstieg der Erderwärmung soll auf deutlich unter 2 Grad, möglichst auf 1,5 Grad begrenzt werden. Das von der Bundesregierung beschlossene Klimaschutzpaket, bestehend aus dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem Bundesklimaschutzgesetz, soll dazu beitragen, das Klimaschutzziel 2030 zu erreichen: 55 Prozent weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990.

Der Klimaschutz beinhaltet insbesondere aber auch eine globale Herausforderung. Deutschland hat einen Anteil am Ausstoß der weltweiten CO₂-Emissionen von „nur“ 2,23 Prozent (China: 28,21 Prozent; USA: 15,99 Prozent). Die in Deutschland geplanten Maßnahmen müssen daher in der EU und international abgestimmt werden, um den gewünschten Effekt erreichen zu können. Die EU will die Klimaschutzziele insbesondere durch den Emissionshandel und durch differenzierte Beiträge der Mitgliedstaaten zur Emissionsminderung erreichen. Die Europäische Kommission unter Präsidentin Ursula von der Leyen hat im Dezember 2019 den europäischen Grünen Deal auf den Weg gebracht. Er legt dar, wie Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen



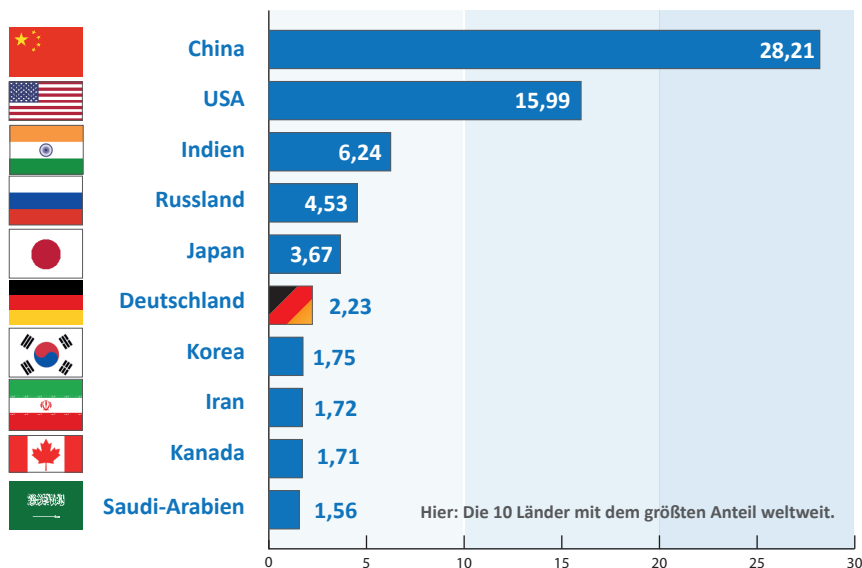
Bildnachweise diese Seite v. l.: Robert Kneschke - Fotolia | U. Zimmermann - DStGB | Rouven Kreienmeier | vencav - Fotolia
Bildnachweis Titel: elenabsi - stock.adobe.com

CO₂-AUSSTOSS WELTWEIT

Angaben in Prozent



DstGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund



Quelle: Statista; Grafik: DstGB 2019

Kontinent gemacht werden kann und bietet einen Fahrplan, der die Wirtschaft in der EU nachhaltiger machen soll. Die EU-Kommission hat darüber hinaus angekündigt, bis 2030 Investitionen von 1 Billion Euro für den Klimaschutz zu mobilisieren. Die EU muss nun ihre Koordinierungsrolle erfüllen.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele greifen Maßnahmen in Deutschland, die – wie im Klimaschutzgesetz – nur Bundesressorts betreffen, zu

kurz. Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung. Nötig ist daher ein umfassender „Masterplan Klimaschutz“ unter Einbindung aller Akteure. Klimaschutz ist dabei eine politische Zielsetzung, neben der viele andere stehen, wie Sozialpolitik, Wirtschafts- und Finanzpolitik, Mobilität, Arbeitsmarkt oder Industriepolitik. Alle diese Bereiche haben ihre Inhalte und Bedeutung und dürfen nicht gegeneinander in Stellung gebracht werden. Im Gegenteil, sie müssen zu einem Politikkonzept „aus einem Guss“ gemacht werden.



DstGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Marienstraße 6
12207 Berlin
Fon: 0 30/7 73 07 - 0
dstgb@dstgb.de
www.dstgb.de

Stand März 2020