



NEWSLETTER

Energiepolitik

Ausgabe 3

10.11.2023

Die Novelle des Klimaschutzgesetzes (KSK)

Wozu das Klimaschutzgesetz?

Auf Grundlage des Pariser Klimaschutzabkommens soll das Klimaschutzgesetz (KSG) den Schutz vor den Folgen des Klimawandels gewährleisten und sicherstellen, dass die im Gesetz definierten Minderungsziele für die Emission von Treibhausgasen (THG) für 2030 (minus 64% zu 1990), 2040 (minus 88%) und 2045 (THG Neutralität) erreicht werden. Dazu wurden konkrete jahresscharfe Minderungsziele für jeden Sektor bis 2030 und für die Gesamtemissionen bis 2040 definiert. Außerdem legt das Gesetz ein Verfahren zur Einhaltung der Minderungsziele vor: so wurden im ursprünglichen Gesetz von 2019 die für die jeweiligen Sektoren überwiegend verantwortlichen Ressorts (etwa das Verkehrsministerium für den Verkehrssektor) beauftragt, Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Minderungsziele zu erreichen. Die Langfriststrategie mit den Maßnahmen der einzelnen Ressorts wird dazu im Klimaschutzplan zusammengefasst, der jährlich fortgeschrieben wird. Dafür werden die Projektionsberichte des Umweltbundesamtes zu Rate gezogen, die Aussagen über die Klimawirksamkeit der einzelnen Maßnahmen treffen. Sollte es nach Ablauf eines Betrachtungszeitraumes zu einer Diskrepanz zwischen Annahme und tatsächlicher Klimawirksamkeit kommen,

stellt das der Expertenrat für Klimafragen über seine Überwachungsfunktion fest. Die Ressorts müssen dann mit sogenannten Sofortprogrammen sektoral nachsteuern. Das galt in diesem Jahr für den Verkehrs- und den Gebäudesektor, die ihre Minderungsziele 2022 um fast 10 Mt. (Verkehr) und 4,6 Mt. (Gebäude) verfehlten.

Nach der KSG-Novelle vom Juni 2023 soll es nunmehr nur ein Klimaschutzprogramm geben, die Sofortprogramme gehen in diesem auf. Damit wurde auch die sektorenspezifische Verantwortung für einzelne Ressorts aufgeweicht, maßgebend ist jetzt eine mehrjährige sektorenübergreifende Gesamtbetrachtung, wie sie schon im Koalitionsvertrag vereinbart wurde. Verantwortlich für die Erreichung der CO₂-Ziele ist damit die gesamte Bundesregierung.

Was steht im aktuellen Klimaschutzprogramm?

Entsprechend der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes hat die Bundesregierung im Juni 2023 ein Klimaschutzprogramm mit ca. 130 Maßnahmen zur Erreichung der Emissionsminderungsziele in allen Sektoren, außer dem Verkehr, vorgelegt. So soll im Energiesektor etwa die Tiefengeothermie zur Energieversorgung der Industrie gefördert werden, im Gebäudesektor das Wärmeplanungsgesetz für eine flächen-

deckende Wärmeplanung eingeführt und der Markthochlauf für Wärmepumpen beschleunigt werden. Für die Emissionsreduktion im Industriesektor ist die Aufstockung des Förderprogramms Dekarbonisierung in der Industrie geplant und im Rahmen der Carbon Management Strategie soll sich den schwer vermeidbaren Restemissionen in der Grundstoffindustrie gewidmet werden. Außerdem wird der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft zusammen mit dem Ziel einer installierten Elektrolyseleistung von 10 GW bis 2030 genannt.

Auch sektorübergreifende Maßnahmen sind geplant: Die Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie soll im nächsten Jahr finalisiert und die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden. Auch die öffentlichen Vergabeverfahren sollen beschleunigt werden.

Was sagt der Expertenrat für Klimafragen?

Gemäß KSG ist der Expertenrat ein formal unabhängiges Gremium, das die Aufgabe hat, die von der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen und Instrumente zu bewerten. Dazu erstellt er auf Grundlage von Gutachten aus den Ministerien und dem Projektionsbericht des Umweltbundesamtes (UBA) eine Stellungnahme. Nach der KSG-Novelle im Juni 2023 hat sich die Betrachtung des Expertenrats geändert: weg von einer ex post Beurteilung der Maßnahmen, hin zu einer Beurteilung der geplanten Maßnahmen und deren prognostizierten Emissionsminderungen.

Für dieses Jahr bescheinigt der Expertenrat den Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm das Potenzial, die Treibhausgase signifikant zu mindern und die Minderung im Verhältnis zu den letzten Jahren zu beschleunigen. In seiner Stellungnahme vom August 2023 stellt er jedoch eine im Verhältnis zu den im KSG festgelegten Reduktionszielen bestehende Minderungslücke von 200 bis 300 Mt. CO₂ bis 2030 fest. Diese Lücke betrug laut Projektionsbericht 2021 noch 1100 Mt. CO₂. Die sektorale Verantwortung verteilt sich wie folgt:

- Energiesektor 500 Mt.
- Verkehrssektor 271 Mt.
- Industriesektor 178 Mt.
- Gebäudesektor 152 Mt.

Mit den Maßnahmen aus dem Sofortprogramm 2023 können alle Sektoren diese Lücken nahezu vollständig schließen – außer dem Verkehrssektor. Das bedeutet eine Reduktion um 80%. Trotzdem bleibt damit das Ergebnis, dass die beschlossenen Maßnahmen noch immer nicht ausreichen, um die im KSG definierten Minderungsziele zu erreichen. Die Verantwortung trägt zum überwiegenden Teil der Verkehrssektor, der auch nach den festgelegten Maßnahmen noch für eine bis 2030 kumulierte Emissionslücke von 96 bis 153 Mt. verantwortlich ist.

Der Expertenrat merkt an, dass die Wirkung der Instrumente von den Ministerien überschätzt gerechnet wurde. Die reale Minderungslücke könnte also größer sein.

Was sagt die IG Metall?

Die IG Metall hält die im Klimaschutzgesetz verankerte Verbindlichkeit der sektorspezifischen Emissionsminderungsziele für richtig. Auch wenn kontinuierliche jahresscharfe Messungen den Raum für die adäquate Betrachtung von Innovations- und Investitionszyklen über mehrere Jahre verengen können, da die Emissionsminderungen eher in Form einer Stufenleiter und nicht immer kontinuierlich verlaufen, steht die IG Metall zur Klarheit der jährlichen Minderungsziele und der damit verbundenen ressortspezifischen Verantwortung. Es ist davon auszugehen, dass der Minderungsdruck auch unter neuen Bestimmungen hoch bleiben wird. Die IG Metall hält es für nötig, im parlamentarischen Verfahren klare Zuständigkeiten und die Verantwortung für die Einhaltung der Minderungsziele zu definieren. Ein Aufschub der zu ergreifenden Maßnahmen in die nächste Legislaturperiode ist nicht zu akzeptieren.

Das hohe Ambitionsniveau des Sofortprogramms 2023 ist grundsätzlich zu begrüßen, allerdings ist die Umsetzung der Maßnahmen enorm voraussetzungsvoll. Die katastrophale Kommunikation um die GEG-Novelle (Gebäudeenergiegesetz) muss hier ein mahnendes Beispiel sein. Im Falle einer erwartbaren sektoralen Zielverfehlung darf es nicht darum gehen, hektische ad hoc Maßnahmen umzusetzen, die nicht durchdacht sind, die sozial- und verbraucherpolitisch blind bleiben, gesellschaftliche Akzeptanz untergraben und damit auch die klimapolitische Zielerreichung gefährden können. Die Perspektive der Bürger*innen als Beschäftigte und Verbraucher*innen muss immer mitbe-



dacht werden. So lehnt die IG Metall etwa die Einführung von oberflächlichen Schnellausbildungen im Bereich des Handwerks oder der Installation von Windenergieanlagen im Kontext des Fachkräftemangels entschieden ab.

Aufgrund der besonderen Verantwortung des Verkehrssektors sind die Beschäftigten im Organisationsbereich der IG Metall besonders betroffen. Sowohl beschäftigungs- als auch klimapolitisch sticht die Verantwortung der Automobilindustrie besonders hervor. Das mobilitätspolitische Leitbild der IG Metall fordert ein integriertes Mobilitätskonzept, in dem die verschiedenen Verkehrsträger flexibel und bedarfsgerecht ineinandergreifen. Die Elemente Verkehrsverlagerung, Vermeidung, Vernetzung und Antriebswechsel müssen hier intelligent ineinandergreifen. Die Instrumente des Sofortprogramms adressieren alle genannten Elemente, allerdings als isolierte Einzelmaßnahmen – der integrierte Blick fehlt. Für den Zeitraum bis 2030 sieht die IG Metall den Antriebswechsel, also den Hochlauf der E-Mobilität, als unmittelbar wirksamsten Hebel. Hier hat die Bundesregierung durch das verfrühte Absenken bzw. Einstellen der Förderprämien eine positive Dynamik im Markt gestoppt und damit ihr eigenes Ziel gefährdet, 15 Mio. E-Fahrzeuge bis 2030 in der deutschen PKW-Flotte zu haben. Auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur geht weiterhin zu langsam. Die fragwürdige Modellpolitik der Hersteller kommt dazu, bezahlbare E-Fahrzeuge deutscher Hersteller sind nicht in Sicht. Auch die batterieelektrische Mobilität im Straßengüterverkehr hat ein gigantisches Potenzial der Reduktion

von CO₂. Die Fahrzeuge sind serienreif, doch die Ladeinfrastruktur lässt auf sich warten und die Kaufförderung für die Spediteure ist unzureichend finanziert. Das Klimaschutzs Sofortprogramm gibt auf diese drängenden Fragen keine Antworten.

Es ist möglich, dass im Rahmen des fortgeschriebenen Klimaschutzplans der politische Druck auf die sogenannten klimaschädlichen Subventionen weiter erhöht werden wird. Die Branchen der IG Metall sind hier an empfindlichen Stellen betroffen (Automobilindustrie: Dieselsebesteuerung, Dienstwagenregelung, Entfernungspauschale; Stahl/ Aluminiumindustrie: Spitzenausgleich, Auslaufen der kostenlosen Zuteilung von CO₂-Zertifikaten). Aus Sicht der IG Metall ist bei Modifizierung dieser finanziellen Unterstützungen Augenmaß geboten. Eine stärkere Orientierung von KFZ-Steuer und Dienstwagenbesteuerung am CO₂-Ausstoß ist denkbar und sinnvoll. Eine einseitige Verteuerung fossiler Kraftstoffe (etwa durch höhere Dieselsebesteuerung) lehnt die IG Metall aber ab, zu viele Menschen und kleine Gewerbe sind noch auf absehbare Zeit von ihren Verbrennerfahrzeugen abhängig. Eine ersatzlose Streichung des Spitzenausgleichs für energieintensive Unternehmen ist gerade jetzt, angesichts der neuen Standortdebatte und angesichts der Notwendigkeit, immer mehr industrielle Bereiche zu elektrifizieren, kontraproduktiv. Bei der Ergreifung dringend notwendiger Klimaschutzmaßnahmen müssen beschäftigungs- und sozialpolitische Effekte gleichermaßen berücksichtigt werden.



KONTAKT

Maximilian Strötzel
FB Industrie-, Energie- und Strukturpolitik
Telefon: +49 6693-2967, maximilian.stroetzel@igmetall.de