

# Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030

## A. Ausgangslage

Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung. Seit Beginn der Industrialisierung ist der Ausstoß insbesondere von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) in die Erdatmosphäre konstant angestiegen. Es muss rasch und entschlossen gehandelt werden, um den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich zu begrenzen. Nur wenn dies gelingt, kann es gelingen, die biologische Anpassungsfähigkeit des Planeten und die Lebensgrundlage von Millionen Menschen zu erhalten. Auch bei wirtschaftlicher Betrachtung gilt: Je höher der Temperaturanstieg ist, desto erheblicher sind die Kosten für Klimaschäden sowie die erforderlichen Anpassungskosten an den Klimawandel, die bei weitem die Vermeidungskosten übersteigen.

Deshalb haben sich auf der Weltklimakonferenz 2015 in Paris 197 Staaten dazu verpflichtet, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C zu begrenzen sowie spätestens in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts weltweit Treibhausgasneutralität zu erreichen.

Deutschland hat sich gemeinsam mit seinen europäischen Partnern auf ein Verfahren geeinigt, in Europa den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu verringern. Dazu wurden verbindliche europäische Ziele sowie daraus abgeleitet nationale Ziele vereinbart, die bis 2030 erreicht werden müssen. Deutschland setzt sich zudem mit den meisten Mitgliedsstaaten für das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 in Europa ein.

Diese Herausforderung bis 2030 als Zwischenziel und 2050 als maßgeblichen Horizont bedeuten einen Wandel in unserer Lebens- und Wirtschaftsweise. Die Bundesregierung sieht in entschlossenem und gemeinsamem Handeln mit den richtigen Prämissen große Chancen für den Wirtschafts-, Innovations- und Beschäftigungsstandort Deutschland. Unternehmen sollen sich frühzeitig auf die Herausforderungen einstellen und die Chancen für Innovation und klimafreundliches Wachstum ergreifen können. Und die Bürgerinnen und Bürger sollen Möglichkeiten erhalten, sich klimafreundlich zu verhalten.

Um die EU-Reduktionsziele für große Emittenten aus den Sektoren Industrie und Energie sowie den EU-Flugverkehr gemeinsam zu erreichen, wurde bereits 2005 in der EU ein Emissionshandelssystem (ETS) eingerichtet. Damit werden EU-weit die Emissionen aus diesen Bereichen bis 2030 um 43% gegenüber 2005 reduziert. Die EU ist mit diesen Anstrengungen nicht allein. Weltweit wurde bereits eine Vielzahl solcher Emissionshandelssysteme etabliert.

Die Reduzierung der Treibhausgasemissionen in den übrigen Sektoren Verkehr, Gebäude, Kleinindustrie, Landwirtschaft und Abfall (sog. Non-ETS-Bereich) liegt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten, die sich im Rahmen der EU-Klimaschutzverordnung verpflichtet haben, definierte Jahresbudgets für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß einzuhalten. Deutschland hat sich verpflichtet, seine Emissionen im Non-ETS-Bereich bis 2030 um 38% gegenüber 2005 zu mindern. Die Einhaltung der Einsparziele ist für jedes einzelne Jahr verbindlich: Erreicht ein Mitgliedsstaat die Ziele nicht, muss er für entsprechende CO<sub>2</sub>-Emissionszuweisungen durch Zukauf von anderen Mitgliedsstaaten sorgen.

Deutschland hat bereits umfangreiche Maßnahmen im Klimaschutz ergriffen. Zur Erreichung der notwendigen CO<sub>2</sub>-Einsparung sind jedoch weitere nationale Anstrengungen notwendig. Diese sind bereits im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung angelegt und werden jetzt durch das Klimaschutzprogramm 2030 konkretisiert und noch in diesem Jahr gesetzlich umgesetzt.

Die Bundesregierung hat im Klimaschutzplan 2050 für die notwendige Emissionsminderung Sektortziele festgelegt. Dies folgt aus der Überzeugung, dass die Zielerreichung nur dann realistisch möglich ist, wenn in allen Bereichen gehandelt wird. Gleichzeitig gilt das ökonomische Prinzip, dass die Ziele dann am kostengünstigsten erreicht werden, wenn sie sektorübergreifend realisiert werden

können. Daher verbindet das Klimaschutzprogramm 2030 sektorbezogene und übergreifende Maßnahmen.

Auch andere EU-Mitgliedsstaaten strengen sich an, ihre jeweiligen Ziele zu erreichen. In zahlreichen Mitgliedsstaaten wurden Maßnahmenbündel zur Minderung von Treibhausgasen in den verschiedenen Sektoren eingeführt. 11 Mitgliedsstaaten haben auch eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Non-ETS-Bereich eingeführt.

Wenn Deutschland seine Anstrengungen im Klimaschutz jetzt verstärkt, ist es international und europäisch in guter Gesellschaft. Im Hinblick auf den für nächstes Jahr im Übereinkommen von Paris vereinbarten Überprüfungsprozess werden weltweit zunehmende Anstrengungen zur Einhaltung der Klimaschutzziele unternommen. Das ist wichtig, weil die globale Erderwärmung nur gemeinsam aufgehalten werden kann.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist das Klimaschutzprogramm 2030 für Deutschland daher nicht nur sinnvoll, um höhere Schadens- und Anpassungskosten und den drohenden notwendigen Zukauf von Emissionszuweisungen aus dem Ausland bei Zielverfehlung zu vermeiden. Es ist auch deshalb geboten, weil es sowohl durch direkte Förderung von Forschung und Entwicklung als auch durch Marktanreize dazu beiträgt, dass Deutschland seine Stellung als innovativer Leitanbieter und Leitmarkt für klimafreundliche Technologien ausbaut und damit ein positiver Impuls für Wachstum und Wohlstand gesetzt wird. CO<sub>2</sub>-neutrale Technologien „made in Germany“ werden einen wichtigen Beitrag für den weltweiten Klimaschutz liefern und Deutschlands Exportkraft als Spitzentechnologieland weiter stärken.

Neben der Steigerung der Energieeffizienz ist ein wesentliches Element für die Erreichung der Klimaziele im Non-ETS-Bereich die möglichst weitgehende Elektrifizierung bisher fossiler Energiegewinnung. Daher sind Fortschritte bei der klimafreundlichen Erzeugung von Erneuerbarem Strom, der 2030 einen Anteil von 65% am Bruttostromverbrauch ausmachen soll, ebenso von großer Bedeutung wie die Entwicklung des Strompreises im Vergleich zu fossilen Energieträgern.

Der Leitgedanke der Bundesregierung bei diesem Konzept ist es, als führendes Industrieland die Einhaltung der Klimaschutzziele zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen wirtschaftlich nachhaltig und sozial ausgewogen auszugestalten, zum Nutzen unserer Gesellschaft und als fairer Partner in der Welt.

## B. Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030

Die Bundesregierung verfolgt mit dem Klimaschutzprogramm 2030 einen Ansatz, mit einem breiten Maßnahmenbündel aus Innovationen, Förderung, gesetzlichen Standards und Anforderungen sowie mit einer Bepreisung von Treibhausgasen die vorgegebene Klimaschutzziele zu erreichen. Ein sektorübergreifender einheitlicher Preis für Treibhausgasemissionen ist volkswirtschaftlich der kosteneffizienteste Weg, Klimaziele zu erreichen. Deshalb wird sich die Bundesregierung in enger Zusammenarbeit mit der EU Kommission dafür einsetzen, einen europaweiten übergreifenden Zertifikatehandel für alle Sektoren einzuführen. In einem ersten Schritt soll der bestehende europäische Emissionshandel (für Energie und Industrie) um einen moderaten europäischen Mindestpreis ergänzt werden. Der Mindestpreis sorgt dafür, dass auch bei geringerer Nachfrage der Zertifikatspreis nicht mehr beliebig sinkt. Damit schaffen wir Planungssicherheit für Klimainvestitionen in den ETS-Sektoren. In einem zweiten Schritt werden wir in Allianz mit weiteren willigen Mitgliedstaaten perspektivisch darauf hinwirken, die Non-ETS-Sektoren in den ETS zu integrieren.

Zur Erreichung der Klimaziele 2030 ist jetzt jedoch nationales und zeitnahes Handeln erforderlich. Dabei sind verschiedene Faktoren für den klimapolitischen und gesamtgesellschaftlichen Erfolg unseres Handelns wichtig.

Eine wesentliche Voraussetzung stellen die Investitionen in die Infrastruktur unseres Landes dar. Beispielsweise ist die gut ausgebaute Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität eine Grundvoraussetzung für die Erreichung aller Ziele im Bereich der Elektrifizierung des Verkehrs.

Eine zweiter wichtiger Bereich sind Investition in Forschung und Entwicklung. In vielen Bereichen gibt es bereits fortschrittliche Verfahren, die umgesetzt werden können. Innovationen im Bereich klimafreundlicher Technologien sind aber weiter notwendig, um das Leben zu verbessern und gleichzeitig CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen.

Ein weiterer wesentlicher Bereich ist Sicherung von Arbeitsplätzen in Deutschland angesichts der technologischen Transformation. Klimaschutz und Digitalisierung sind der Motor großer Veränderungen in unserer Volkswirtschaft. Ganze Industrien werden sich grundlegend wandeln. Wir werden dafür sorgen, dass mit diesen Veränderungen kein Abbau von sozialen Errungenschaften und Standards einhergehen. Bisher hängen viele gute bezahlte und tarifgebundene Arbeitsplätze in Deutschland am Verbrennungsmotor, den Zulieferern und an der konventionellen Energiewirtschaft. Gute Arbeit in Deutschland und Europa muss auch in einer neuen Technologie- und Industriewelt gewährleistet sein. Regionen, die besonders vom Strukturwandel betroffen sind, werden wir weiter aktiv unterstützen.

Nicht zuletzt ist neben der bereits beschriebenen Europäischen Dimension der Klimapolitik die Zusammenarbeit mit Kommunen und Ländern wesentlich für den Gesamterfolg. Die Länder stellen in der Breite den Verwaltungsvollzug sicher und sind mit den Kommunen wichtige Ideengeber und die praktischen Umsetzer. Gelingt die Energie- und Mobilitätswende vor Ort, dann gelingt sie als Ganzes.

Das Klimaschutzprogramm 2030 besteht aus vier Elementen zur konkreten CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung: Das erste Element sind Förderprogramme und Anreize zur CO<sub>2</sub>-Einsparung. Durch diese Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass CO<sub>2</sub>-Minderung insgesamt praktisch realisierbar sowie wirtschaftlich, sozialverträglich und finanzierbar ist. Im Sinne einer Anschubfinanzierung werden alle Förderprogramme bis max. 2030 terminiert.

Das zweite Element besteht in der Bepreisung von CO<sub>2</sub>, wodurch volkswirtschaftlich effizient Innovationen und CO<sub>2</sub>-Emissionsvermeidung angereizt werden. Die Bepreisung hat nicht das Ziel, Einnahmen für den Staat für andere Zwecke zu erzielen. Alle zusätzlichen Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden daher in die Klimaschutzfördermaßnahmen reinvestiert oder, und das ist das dritte Element, in Form einer Entlastung den Bürgern zurückgegeben. Das vierte Element besteht in regulatorischen Maßnahmen, die spätestens 2030 verstärkt greifen.

Zusammengenommen sendet das Klimaschutzprogramm 2030 das klare Signal: Jede und Jeder wird in der Transformation zurechtkommen, auch bei kleinem Einkommen. Deshalb fällt die Förderung anfänglich besonders attraktiv aus. Jetzt und in den nächsten Jahren ist die große Gelegenheit auf klimafreundliche Optionen umzusteigen. Für Bürgerinnen und Bürger geht es um den nächsten Autokauf, den nächsten Heizungstausch. Für Unternehmen geht es um die nächste Prozessinvestition, die nächsten Dienst- oder Lastkraftwagen. Für Kommunen geht es um den nächsten ÖPNV-Entscheid, die nächste Quartiersentwicklung. Für Bundesländer geht es um die nächsten Stromnetze und die nächsten Windparks. Und für den Bund geht es um die nächsten Verkehrswege, die nächsten Verwaltungsgebäude und die Rahmensetzung für einen effizienten Klimaschutz. Die 2020er Jahre werden das Jahrzehnt zur konsequenten Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende. Auf absehbare Zeit wird die Förderung dann wieder abschmelzen müssen. Im Gegenzug werden die Regulierung und Preisanreize weiter verstärkt. Klar ist: Langfristig wird sich nur rentieren, was nicht auf Kosten des Klimas geht.

## I. Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung (§ 1)

Die Bundesregierung wird ab 2021 eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Sektoren Verkehr und Wärme (Non-ETS-Sektor) einführen. Das nationale Emissionshandelssystem (nEHS) erfasst die Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brenn- und Kraftstoffe (insbesondere Heizöl, Flüssiggas, Erdgas, Kohle, Benzin, Diesel). Dabei umfasst das System im Sektor Wärme die Emissionen der Wärmeerzeugung des Gebäudesektors und der Energie- und Industrieanlagen außerhalb des EU-Emissionshandelssystems (EU ETS). Im Verkehrssektor umfasst das System ebenfalls Emissionen aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe, jedoch nicht den Luftverkehr, der dem EU-ETS unterliegt.

Zunächst wird ein Festpreissystem eingeführt, bei dem Zertifikate auf der vorgelagerten Handelsebene an die Unternehmen, die die Heiz- und Kraftstoffe in Verkehr bringen, verkauft werden. Teilnehmer am nEHS sind die Inverkehrbringer oder Lieferanten der Brenn- und Kraftstoffe.

Dadurch entsteht ein verlässlicher Preispfad, der es Bürgern und Wirtschaft ermöglicht, sich auf die Entwicklung einzustellen. Gleichzeitig wird eine Handelsplattform aufgebaut, die eine Auktionierung der Zertifikate und den Handel ermöglicht.

Im Jahr 2021 werden Zertifikate zu einem Festpreis von 10 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ausgegeben.

Im Jahr 2022 werden Zertifikate zu einem Festpreis von 20 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ausgegeben.

Im Jahr 2023 werden Zertifikate zu einem Festpreis von 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ausgegeben.

Im Jahr 2024 werden Zertifikate zu einem Festpreis von 30 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ausgegeben.

Im Jahr 2025 werden Zertifikate zu einem Festpreis von 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ausgegeben.

Werden in einem Jahr mehr Zertifikate ausgegeben, als es den Emissionszuweisungen für Deutschland entspricht, müssen aus anderen europäischen Mitgliedsstaaten solche zugekauft werden.

Ab 2026 wird eine maximale Emissionsmenge festgelegt, die von Jahr zu Jahr geringer wird. Diese ergibt sich aus den im Klimaschutzplan 2050 und den EU-Vorgaben festgelegten Emissionsbudgets für die deutschen Non-ETS-Sektoren. Analog zum Verfahren im europäischen ETS-System müssen die betroffenen Unternehmen ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Zertifikate abdecken, die sie im Rahmen von Auktionen oder auf einem Sekundärmarkt erwerben. Der Zertifikatspreis bildet sich grundsätzlich am Markt, außer wenn der Höchstpreis überschritten oder der Mindestpreis unterschritten wird.

Im Jahr 2026 erfolgt die Auktionierung der Zertifikate in einem Korridor zwischen einem Mindestpreis von 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und einem Höchstpreis von 60 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>.

Im Jahr 2025 wird festgelegt, inwieweit Höchst- und Mindestpreise für die Zeit ab 2027 sinnvoll und erforderlich sind.

Alle zusätzlichen Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung kommen den oben genannten Klimaschutzfördermaßnahmen zu Gute oder werden als Entlastung den Bürgern zurückgegeben.

## II. Entlastung von Bürgern und Wirtschaft

### a. Senkung der Stromkosten (§ 2)

Zeitgleich mit dem Einstieg in die CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden Bürger und Wirtschaft beim Strompreis entlastet, indem die EEG-Umlage sowie ggf. andere staatlich induzierte Preisbestandteile (Netzentgelte, Umlagen und Abgaben) schrittweise aus den Bepreisungseinnahmen bezahlt werden. Der Zahlungsanspruch gemäß EEG für die Erneuerbaren Energien bleibt davon unberührt.

Ab 2021 wird die EEG-Umlage um 0,25 ct. pro kWh gesenkt. Entlang des CO<sub>2</sub>-Bepreisungspfades beträgt die Entlastung 2022 0,5 ct pro kWh und 2023 0,625 ct pro kWh. Durch die EEG-Umlage werden besonders Familien und kleine mittelständische Unternehmen entlastet. Steigen die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, wird der Strompreis entlang des Bepreisungspfades weiter gesenkt. Damit werden auch die richtigen Anreize für eine zunehmende Elektrifizierung gesetzt und die sektorübergreifende Energiewende vorangetrieben. Die weiteren Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm, die dazu führen könnten, dass Preisbestandteile des Stroms steigen, wird die Bundesregierung in einer Schrittfolge umsetzen, die sicherstellt, dass die Strompreissenkung erhalten bleibt.

Die Regelungen zur Strompreiskompensation im EU-Emissionshandel bleiben unberührt.

### b. Anhebung der Entfernungspauschale für Fernpendler (§ 3)

Pendler, die einen langen Arbeitsweg zurücklegen müssen, besonders in ländlichen Räumen, können oftmals weder auf ein ausgebautes ÖPNV-Angebot zurückgreifen, noch stehen heute bereits ausreichende Ladeinfrastruktur und Fahrzeuge mit entsprechender Reichweite zur Verfügung, um kurzfristig auf Elektromobilität umzusteigen. Dies wird sich in den kommenden Jahren ändern. Deshalb wird zu deren Entlastung die Pendlerpauschale ab 2021 ab dem 21sten km auf 35 Cent befristet bis zum 31.12.2026 angehoben.

### c. Entlastung von Wohngeldbezieher\*innen und Mietrecht (§ 4)

Zur Vermeidung sozialer Härten bei steigenden Heizkosten werden wir die Wohngeldbezieher\*innen durch eine Erhöhung des Wohngeldes um 10% unterstützen. Darüber hinaus werden Änderungen im Mietrecht geprüft, die eine begrenzte Umlagefähigkeit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung vorsehen. Dies führt zu einer doppelten Anreizwirkung: Für Mieter zu energieeffizientem Verhalten und für Vermieter zu Investitionen in klimaschonende Heizungssysteme bzw. energetische Sanierungen.

### d. Transferleistungen (§ 5)

Erhöhte Energiekosten werden bei den Transferleistungen bereits nach den festgelegten Verfahren berücksichtigt.

## III. Sektorbezogene Maßnahmen

### a. Sektor Gebäude

Der Gebäudesektor ist für 14 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland unmittelbar verantwortlich, das entspricht rund 120 Mio. Tonnen / Jahr. Im Jahr 2030 dürfen noch höchstens 72 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr emittiert werden. Bei alleiniger und

unveränderter Fortführung bestehender Instrumente wie der Energieeinsparverordnung und der KfW-Förderprogramme kann für das Jahr 2030 nach neuester Bewertung eine Emissionsminderung auf voraussichtlich rd. 90 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr erwartet werden. Die dann noch verbleibende Ziellücke von rd. 18-20 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr werden wir durch einen Mix aus verstärkter Förderung, Information und Beratung, durch die Bepreisung von CO<sub>2</sub> sowie durch Ordnungsrecht schließen:

**i. Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen (§ 6)**

Zentrale Maßnahme ist die Einführung einer attraktiven, einfachen und technologieoffenen steuerlichen Förderung energetischer Gebäudesanierungsmaßnahmen. Die steuerliche Förderung selbstgenutzten Eigentums soll ab 2020 in Ergänzung zur existierenden Förderkulisse als weitere Säule der Förderung eingeführt werden. Durch einen Abzug von der Steuerschuld wird gewährleistet, dass Gebäudebesitzer aller Einkommensklassen gleichermaßen von der Maßnahme profitieren.

Gefördert werden alternativ zur Inanspruchnahme sonstiger Förderprogramme auch Einzelmaßnahmen, die auch von der KfW als förderwürdig eingestuft sind. Hierzu zählen Einzelmaßnahmen wie insb. der Heizungstausch, aber auch der Einbau neuer Fenster oder die Dämmung von Dächern und Außenwänden.

Wer z. B. alte Fenster durch moderne Wärmeschutzfenster ersetzt, kann seine Steuerschuld – verteilt über 3 Jahre – um 20 % der Kosten mindern.

Wer weiterhin die bisherige Förderung nutzen möchte (CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm, Marktanreizprogramm - neu BEG), bekommt dort zukünftig ebenfalls eine um 10% erhöhte Förderung für Einzelmaßnahmen.

**ii. Bundesförderung für effiziente Gebäude (§ 7)**

Mit der neu konzipierten Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) werden die bestehenden investiven Förderprogramme im Gebäudebereich zu einem einzigen, umfassenden und modernisierten Förderangebot gebündelt und inhaltlich optimiert. Damit werden die Adressatenfreundlichkeit und Attraktivität der Förderung deutlich gesteigert, diese noch stärker auf ambitioniertere Maßnahmen gelenkt und die Antragsverfahren deutlich vereinfacht. Es wird nur noch ein Antrag für Effizienzmaßnahmen und Erneuerbare Energien genügen. Die Mittelausstattung des Programms wird erhöht. Für umfassende Sanierungen werden die bisherigen Fördersätze für das Erreichen der unterschiedlichen Effizienzhausstufen im Bereich Wohngebäude um 10 %-Punkte erhöht. Die Gebäudeeffizienzstrategie der Bundesregierung wird bei der nächsten Überarbeitung noch konsequenter auf das Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion (klimaneutraler Gebäudebestand im Jahr 2050) ausgerichtet. Im Rahmen der KfW-Förderung werden wir dafür sorgen, dass die Investitionen weiterer Adressaten durch Zuschüsse gefördert werden können (z. B. steuerbefreite Wohnungsgenossenschaften; Wohnungsunternehmen mit hohen Verlustvorträgen; Personen ohne oder mit nur geringer veranlagter Steuerschuld wie z. B. Rentner; Vermieter; Eigentümer eigenbetrieblich genutzter Gebäude).

**iii. Förderung der seriellen Sanierung im Gebäudebereich (§ 8)**

Die industrielle Vorfertigung von Fassaden- und Dachelementen und eine standardisierte Installation von Anlagentechnik, inkl. der Versorgung mit eigenerzeugtem Strom in Verbindung mit neuen Investitions- und Vertragsmodellen wird die Bundesregierung ebenfalls fördern.

**iv. Erneuerung von Heizanlagen (§ 9)**

Um die Austauschrate von Ölheizungen zu erhöhen, wird eine „Austauschprämie“ mit einem Förderanteil von 40% für ein neues, effizienteres Heizsystem in die BEG integriert werden.

Ziel des neuen Förderkonzepts ist es, für alle derzeit mit Heizöl und andere ausschließlich auf fossiler Basis betriebenen Heizungen einen attraktiven Anreiz zur Umstellung auf erneuerbare Wärme, oder, wo dies nicht möglich ist, auf effiziente hybride Gasheizungen, die anteilig EE einbinden, zu geben. Es lohnt sich damit, in den kommenden Jahren bspw. von alten Öl- und Gasheizungen auf klimafreundlichere Anlagen oder direkt auf erneuerbare Wärme umzusteigen. Die Bundesregierung wird zudem eine gesetzliche Regelung vorlegen, wonach in Gebäuden, in denen eine klimafreundlichere Wärmeerzeugung möglich ist, der Einbau von Ölheizungen ab 2026 nicht mehr gestattet ist. Im Neubau und Bestand sind Hybridlösungen auch künftig möglich. Damit sich mehr Haushalte die Modernisierung der Heizungsanlage leisten können, wird zudem in der Gebädeförderung ein Fördertatbestand integriert, der über einen längeren Amortisationszeitraum eine kontinuierlich geringe Kostenrate vorsieht; z.B. durch Unterstützung von Contractingangeboten/Leasing.

**v. Aufstockung energetische Stadtsanierung (§ 10)**

Mit dem Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ werden im Quartier umfassende Maßnahmen in die Energieeffizienz der Gebäude (mittelbar) und der Versorgungsinfrastruktur (Wärme/Kälte/Wasser/Abwasser) konzeptionell und investiv umgesetzt. Das Programm setzt Impulse für mehr Energieeffizienz im kommunalen Bereich.

Neben der planmäßigen Fortführung des Programms „Energetische Stadtsanierung“ sollen im Jahr 2020 hierfür neue Fördertatbestände entwickelt bzw. verbessert werden.

Im Zuschussprogramm sollen insbesondere umweltfreundliche Mobilitätskonzepte, interkommunale Konzepte, Maßnahmen der Wärmenetzplanung in den Konzepten und bei der Tätigkeit des Sanierungsmanagements sowie Konzepte, die sich auf gemischte Quartiere (Kombination von Neubau- und Bestandsgebäuden) beziehen, stärker berücksichtigt werden. Im Darlehensprogramm 201/202 soll im ersten Schritt der Tilgungszuschuss von 5% auf 10% ab 4. Quartal 2019 erhöht werden. Weitere inhaltliche Programmverbesserungen für die kommunale Versorgungsinfrastruktur sollen im Jahr 2020 entwickelt werden.

**vi. Energieberatung und Öffentlichkeitsarbeit (§ 11)**

Die „Energieberatung für Wohngebäude“ wird verbessert. Zu bestimmten Anlässen (z.B. Eigentümerwechsel) werden Beratungen obligatorisch. Die Kosten werden über die bestehenden Förderprogramme gedeckt. Im Rahmen der Informationskampagne des BMWi „Deutschland macht's effizient“ werden Informationen künftig noch fachspezifischer und zielgruppenschärfer erfolgen. Im Rahmen eines individuellen Sanierungsplans sollen auch Gebäudeeigentümer über den Mehrwert von energetischen Modernisierungsmaßnahmen informiert werden. Die Bundesregierung wird dazu ein Konzept vorlegen.

**vii. Vorbildfunktion Bundesgebäude (§ 12)**

Die Gebäude des Bundes müssen in den Bereichen Energieeffizienz, Klimaschutz und Nachhaltiges Bauen für den gesamten Gebäudebestand vorbildhaft sein und demonstrieren, dass die klimapolitischen Ziele im Einklang mit Kosteneffizienz und Funktionalität von Baumaßnahmen umgesetzt werden können. Sie werden daher frühzeitig einen den Zielen gerechten Standard erhalten und innovative Technologien integrieren. Dabei erfolgt die haushaltsmäßige Anerkennung nach dem Grundsatz der Sparsamkeit mit möglichst geringen Mitteln.

Neue Gebäude des Bundes sollen ab 2022 mindestens EH 40 entsprechen, für Sondernutzungen sind analoge Zielvorgaben zu entwickeln. Dieses Ziel wird

kurzfristig in einem Erlass des Bundeskabinetts für klimaneutrale Neu- und Erweiterungsbauten des Bundes verbindlich festgelegt.

In einem zweiten Schritt werden auch für den vorhandenen Gebäudebestand des Bundes Sanierungsziele für 2030 und 2050 durch einen Energieeffizienzerlass verbindlich vorgegeben. Dazu ist es erforderlich, dass bei allen neuen großen Sanierungs- und Modernisierungsbauvorhaben ab einem noch zu definierenden Stichtag mindestens ein EH 55 -Standard zu Grunde gelegt wird. Für Sonderbauten sind analoge Zielvorgaben zu entwickeln und Ausnahmetatbestände (Denkmalschutz etc.) zu berücksichtigen. In dem Erlass wird eine jährliche Sanierungsrate festgelegt werden, um Klimaschutzziele erreichen zu können. Die Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Bestand sollen vorzugsweise in engem Zusammenhang mit ohnehin aus anderen Gründen anstehenden größeren Sanierungs- oder Ersatzbaumaßnahmen geplant und durchgeführt werden. .

**viii. Weiterentwicklung des energetischen Standards (§ 13)**

Die Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens bleibt auch künftig ein zu beachtender wesentlicher Eckpunkt. Die nächste Überprüfung der geltenden energetischen Standards erfolgt entsprechend den europarechtlichen Vorgaben im Jahr 2023. Die energetischen Standards von Wohn- und Nichtwohngebäuden werden dann umgehend weiterentwickelt. Dabei werden das geltende Wirtschaftlichkeitsgebot und der Grundsatz der Technologieoffenheit gewahrt.

**b. Sektor Verkehr**

Der Verkehrssektor muss seine Emissionen um 40 bis 42 % im Vergleich zu 1990 auf 98 bis 95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2030 mindern. Die bereits beschlossenen Maßnahmen senken die Treibhausgasemissionen um 13 Millionen Tonnen auf einen Referenzwert von 150 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2030. Es verbleibt demnach eine Lücke in Höhe von 52 bis 55 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, die durch ein Maßnahmenbündel an Förderung, Verkehrsverlagerung und Anreizen in Verbindung mit einer Bepreisung von CO<sub>2</sub> geschlossen werden soll.

**i. Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität (§ 14)**

Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und die Zunahme der Elektromobilität. Die Bundesregierung hat das Ziel, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut wird und in Deutschland bis 2030 insgesamt 1 Millionen Ladepunkte zur Verfügung stehen. Deshalb fördert der Bund den Aufbau von öffentlichen Ladensäulen mit entsprechenden Programmen bis 2025.

Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladesäulen kann nicht allein über Förderung gestemmt werden. Deshalb legt die Bundesregierung in diesem Jahr einen Masterplan Ladesäuleninfrastruktur vor. Dazu wird sie auch insbesondere mit den Automobilherstellern und der Energiewirtschaft sprechen. Wo eine bedarfsgerechte Versorgung marktgetrieben nicht erfolgt, werden auch ordnungsrechtliche Maßnahmen erwogen.

In geeigneten, vom Europarecht vorgesehenen Ausnahmefällen von regionalem Marktversagen werden wir den Verteilnetzbetreibern ermöglichen, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten.

Die Bundesregierung wird verbindlich durch eine Versorgungsaufgabe regeln, dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden. Es wird geprüft, ob die Errichtung von Schnellladesäulen als Dekarbonisierungsmaßnahme der Mineralölwirtschaft behandelt werden kann.



Wer bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur die 7/24-Zugangsbedingung nicht anbieten kann, wird über einen gesonderten Förderaufruf mit abgesenkten Fördersätzen die Gelegenheit bekommen, sich zu beteiligen. Es werden damit Ladesäulen auf Kundenparkplätzen eingerichtet.

Hinzu kommt, dass die weitaus meisten Ladevorgänge zuhause oder bei der Arbeit stattfinden werden. Aus diesem Grund wird gemeinsam genutzte private und gewerbliche Ladeinfrastruktur (z. B. in Mehrfamilienhäusern und auf Mitarbeiterparkplätzen) ebenfalls gefördert. Mit dem Handwerkerbonus wird die Installation von privater Ladeinfrastruktur gefördert.

Zudem sind das Stromtanken beim Arbeitgeber und die Überlassung notwendiger Infrastruktur für das Tanken beim Arbeitnehmer steuerlich begünstigt, müssen also nicht als Lohnbestandteil versteuert werden.

Im Wohneigentumsgesetz (WEG) und im Mietrecht werden die Vorschriften für die Errichtung von Ladeinfrastruktur vereinfacht, insb. wird dabei das Einstimmigkeitsprinzip durch das Mehrheitsprinzip ersetzt. Vermieter werden verpflichtet, die Installation von Ladeinfrastruktur zu dulden.

Darüber hinaus werden weitere rechtliche Hürden beim Aufbau von Ladeinfrastruktur beseitigt (u.a. beschleunigter Netzanschluss von Ladeinfrastruktur in der Netzanschlussverordnung, Rechtsicherheit bei der Berechnung von Umlagen, Steuerbarkeit/Lastmanagement von Ladeinfrastruktur für ein netzdienliches Laden, nutzerfreundliches Laden und Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum).

Für einen koordinierten Hochlauf der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf den unterschiedlichen Ebenen (Bund/Länder/Kommunen) wird eine „Nationale Leitstelle“ Elektromobilität eingerichtet.

Der Hochlauf der Elektromobilität verändert die Anforderungen an die Verteilnetze, insbesondere wenn Spitzen durch gleichzeitiges Laden entstehen. Deshalb wird die Bundesregierung gute Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass die Verteilnetzbetreiber in die Intelligenz und Steuerbarkeit der Netze investieren und ihr Netz vorausschauend so ausbauen können, dass das Verteilernetz die anvisierte Zahl der E-Fahrzeuge auch qualitativ hochwertig versorgen kann.

## **ii. Förderung des Umstiegs auf elektromobile PKW (§ 15)**

In Deutschland sollen bis 2030 7 bis 10 Mio.-Elektrofahrzeuge zugelassen sein.

Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität wird u.a. die Dienstwagenregelung für die Nutzung eines batterieelektrischen Fahrzeuges oder eines Plug-in-Hybrid-Fahrzeuges bis 2030 verlängert. Die Dienstwagensteuer soll zukünftig darüber hinaus für reine Elektrofahrzeuge bis zu einem Preis von 40.000 Euro von 0,5 % auf 0,25 % abgesenkt werden.

Zudem wird die Steuerbefreiung nach §3d Kraftfahrzeugsteuergesetz bis zum 31. Dezember 2025 verlängert. Die auf 10 Jahre befristete Dauer der Steuerbefreiung wird bis längstens 31. Dezember 2030 begrenzt.

In einem weiteren Schritt wird die von Bund und Herstellern getragene Kaufprämie ab 2021 für Pkw mit Elektro-, Hybrid- und Wasserstoff-/Brennstoffzellenantrieb verlängert und für Autos unter 40.000 Euro angehoben. Im Personenbeförderungsgesetz wird in einer vorgezogenen kleinen Novelle klargestellt, dass Länder und Kommunen Emissionsanforderungen für Busse, Taxen und Mietwagen festlegen können.

## **iii. Kraftstoffmix und Entwicklung fortschrittlicher Biokraftstoffe (§ 16)**

Die Nutzung von Biokraftstoffen im Kraftstoffmix reduziert den Anteil fossilen Anteil im Kraftstoff und damit auch die Höhe der CO<sub>2</sub>-Bepreisung des Kraftstoffs. Die Entwicklung von flüssigen und gasförmigen regenerativen Kraftstoffen aus Biomasse und deren großtechnische Erzeugung in Biogas- und Syntheseanlagen

werden unterstützt, um sie mittel- und langfristig in bestimmten Segmenten des Verkehrssektors nutzen zu können.

Biokraftstoffe der ersten Generation auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen werden nicht zusätzlich unterstützt. Dabei soll die Erzeugung von Bioenergie künftig stärker auf Abfall- und Reststoffen basieren. Deshalb ist es wichtig, alle Abfall- und Reststoffe tatsächlich zu erfassen. Eine Ausweitung der Anbauflächen für Bioenergie ist nicht zu erwarten und kommt aufgrund von Flächenrestriktionen nicht in Betracht. Die Nachhaltigkeitskriterien der RED II sind auch auf Importe (aus dem Binnenmarkt und aus Drittstaaten) anzuwenden. Unter Beachtung aller Aspekte beträgt die für Bioenergie maximal verfügbare Biomasse in Deutschland gegenwärtig rund 1.000 bis 1.200 PJ/a (Inlandspotential).

**iv. Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV (§ 17)**

Mit der Erhöhung der Bundesmittel nach dem GVFG für den Ausbau des ÖPNV auf 1 Mrd. € jährlich ab 2021 hat die Bundesregierung die Voraussetzungen geschaffen, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Das schienengebundene Nahverkehrsnetz kann damit ausgebaut werden. Die Modalitäten des GVFG sollen noch stärker auf die Ziele der Klimafreundlichkeit des ÖPNV ausgerichtet werden.

Damit bereits in den nächsten Jahren zusätzliche Ausbaumaßnahmen konkret geplant werden können, beabsichtigt die Bundesregierung, die Mittel ab 2025 auf 2 Mrd. € jährlich zu erhöhen.

Die Modernisierung und klimaschonende Umrüstung von Busflotten werden durch die Verstärkung der Förderung von Bussen mit elektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben sowie Bussen, die mit Biogas betrieben werden, weiter vorangetrieben.

**v. Ausbau von Radwegen (§ 18)**

Die Bundesregierung wird die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen, indem Verkehrssicherheit und Bedingungen im Straßenverkehr für Radfahrer weiter verbessert werden. Der Ausbau von Radschnellwegen und Radwegen an Bundesstraßen wird fortgesetzt. Durch zwei Sonderprogramme „Stadt“ und „Land“ wird die Chancengleichheit für den Radverkehr gewährt, z.B. mittels sicherer und moderner Abstellanlagen und den Ausbau der Infrastruktur für Lastenräder.

**vi. Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs (§ 19)**

Der Bund und die Deutsche Bahn werden bis 2030 86 Mrd. € investieren, um das Schienennetz zu erneuern. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz neuralgische Punkte werden ausgebaut, und wir wollen den Deutschlandtakt einführen. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Die Regionalisierungsmittel werden in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöht, die auch der Verstärkung des ÖPNV dienen.

**vii. Stärkung des Schienengüterverkehrs (§ 20)**

Auch der Schienengüterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver. Mit der

Stärkung des Kombinierten Verkehrs bringen wir mehr Güter auf die Schiene. Zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene werden wir den Einzelwagenverkehr als Alternative zum LKW fördern.

viii. **Kapitalerhöhung DB( § 21)**

Der Bund wird sich von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. zusätzlichen Eigenkapitals an der DB beteiligen. Dadurch wird die Gesellschaft in die Lage versetzt, zusätzliches Kapital in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und das Bahnsystem zu investieren.

ix. **CO<sub>2</sub>-arme LKW in den Verkehr bringen ( § 22)**

Die Bundesregierung wird die Anschaffung von LKW mit alternativen, klimaschonenden Antrieben einschließlich Wasserstofftechnologien unterstützen und den Ausbau einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur fördern. Ziel ist es, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird. Zur Förderung des Ladeinfrastrukturausbaus legt die Bundesregierung noch in diesem Jahr den Masterplan Ladeinfrastruktur vor. Zudem werden eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der LKW-Maut zugunsten klimaschonender Antriebe und die notwendige Novelle der Eurovignetten-Richtlinie vorangetrieben. Die Bundesregierung wird einen ab 2023 wirksamen CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf die Lkw-Maut unter Ausnutzung des rechtlichen Spielraums einführen.

x. **Modernisierung der Binnenschifffahrt und Nutzung von Landstrom in Häfen ( § 23)**

Eine Erhöhung der Anteile der Binnenschifffahrt am Güterverkehr wird durch die Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz aus dem Masterplan Binnenschifffahrt erreicht. Das Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen wird weiterentwickelt.

Damit sie auf Strom und emissions- und luftschadstoffarme Kraftstoffe umsteigen können, werden Umlagen für Landstrom gesenkt und emissions- und luftschadstoffärmere Kraftstoffe vorübergehend gefördert. Auf Dauer wird auch hier Ordnungsrecht greifen müssen. Bei Seehäfen wird eine Initiative zur EU-weiten Einführung einer Landstrompflicht gestartet, bei Binnenhäfen wird eine nationale Regelung geprüft.

xi. **Entwicklung strombasierter Kraftstoffe ( § 24)**

An der Mobilität der Zukunft wird auch die Brennstoffzelle einen großen Anteil haben, insbesondere für LKW und andere schwere Fahrzeuge. Längerfristig werden auch PtX-Kraftstoffe eine zunehmende Rolle spielen. Die Bundesregierung wird für die Entwicklung und großvolumige Skalierung der Elektrolyse- und Raffinerieprozesse zur Erzeugung von strombasierten klimaneutralen Gasen und Kraftstoffen Rahmenbedingungen schaffen. Dies ermöglicht den Einsatz klimaschonender Grund- und Kraftstoffe insbesondere in der Industrie, der Chemie sowie im Luft-, Schwerlast und Schiffsverkehr.

Mittel- und langfristig muss auch die Brennstoffzellentechnologie auf Wasserstoffbasis im Mobilitätssektor zu einer breiten Anwendung gelangen. Die Bundesregierung wird bis zum Jahresende eine Nationale Wasserstoffstrategie erarbeiten. Es wird auch eine industriepolitische Initiative der Europäischen Union zum Aufbau einer leistungsfähigen E-Fuel Versorgung auf den Weg gebracht.

xii. **Digitalisierung der Mobilität (§ 25)**

Eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes wird die Voraussetzungen für neue digitale Mobilitätsdienste schaffen. Die Bundesregierung wird die praxisnahe Erprobung von Automatisierung, Vernetzung und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz für nachhaltige Mobilität auf digitalen Testfeldern und Demonstrationsvorhaben fortsetzen und intensivieren. Der Ausbau der schnellen Breitband- und Mobilfunknetze wird weiter unterstützt.

xiii. **Konsequent CO<sub>2</sub>-bezogene Reform der Kfz-Steuer (§ 26)**

Die Bundesregierung wird die KfZ-Steuer stärker an den CO<sub>2</sub>-Emissionen ausrichten und dazu ein Gesetz zur Reform der KfZ-Steuer bei PKW vorlegen, so dass von dieser eine deutlich stärkere Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgeht. Für Neuzulassungen ab dem 1.1.2021 wird die Bemessungsgrundlage der Steuer hauptsächlich auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km bezogen und oberhalb 95 gCO<sub>2</sub>/km in zwei Emissionsstufen erhöht.

xiv. **Bahnfahren billiger, Fliegen teurer machen (§ 27)**

Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung. Deshalb wird die Bundesregierung ein Gesetz vorlegen, um zum 1.1.2020 die Luftverkehrsabgabe in dem Umfang zu erhöhen, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19% auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7% gesenkt werden kann. Damit wird Bahnfahren um 10% günstiger. Im Zuge der Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes werden Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.

xv. **Modellprojekte für ÖPNV-Jahrestickets (§ 28)**

Die Bundesregierung wird zusätzlich 10 Modellprojekte zur Stärkung der ÖPNV unterstützen, zum Beispiel die Einführung von 365 Euro Jahrestickets.

**c. Sektoren Land- und Forstwirtschaft**

Der Landwirtschaftssektor darf im Jahr 2030 noch höchstens 58-61 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr emittieren. Bei alleiniger und unveränderter Fortführung bestehender Instrumente kann für das Jahr 2030 eine Emissionsminderung auf voraussichtlich rd. 67 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr erwartet werden. Die dann noch verbleibende Ziellücke von rd. 6-9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr wird durch einen Mix verschiedener Maßnahmen geschlossen.

i. **Senkung der Stickstoffüberschüsse (§ 29)**

Die Bundesregierung hat bereits durch die erfolgten und vorgesehenen rechtlichen Änderungen in der Düngegesetzgebung viel auf den Weg gebracht. Dadurch wird eine weitere Senkung der Stickstoffüberschüsse, einschließlich der Minderung von Ammoniak- und Lachgasemissionen erreicht. Das Düngepaket soll zudem mit der Förderung gasdichter emissionsarmer Güllelager und emissionsmindernder Ausbringungstechnik unterstützt werden. Hier sind auch die Länder in der Pflicht.

ii. **Energetische Nutzung von Wirtschaftsdüngern (§ 30)**

Die zweite wichtige Maßnahme betrifft die energetische Nutzung von Wirtschaftsdüngern tierischer Herkunft und landwirtschaftlicher Reststoffe in Biogasanlagen. Der stärkere Einsatz von Wirtschaftsdüngern in Biogasanlagen und die gasdichte Lagerung von Gärresten sollen mit bisherigen und neuen Instrumenten gefördert werden.

**iii. Ausbau des Ökolandbaus (§ 31)**

Die Ausweitung der ökologisch bewirtschafteten Flächen ist auch eine Klimamaßnahme. Die Bundesregierung wird die Rechtsvorschriften zugunsten besonders umweltfreundlicher Verfahren wie dem ökologischen Landbau oder anderer besonders nachhaltiger Verfahren der Landbewirtschaftung weiterentwickeln und die rechtliche und finanzielle Förderung optimieren.

**iv. Emissionsminderungen in der Tierhaltung (§ 32)**

In der Tierhaltung und Tierernährung wird die Bundesregierung weiteres Einsparpotenzial realisieren. Neben Forschung und Züchtung wird es auf die künftige Entwicklung der Tierbestände ankommen. Fördermaßnahmen sollen mehr im Hinblick auf das Tierwohl ausgerichtet werden (s. auch der von der Bundesregierung vorgelegte Vorschlag für ein Tierwohllabel), unter Berücksichtigung der Umweltwirkungen und der Einsparungen von Emissionen. Tierische Veredelung und Flächenbewirtschaftung müssen stärker zusammengedacht werden.

**v. Erhöhung der Energieeffizienz (§ 33)**

Die in der Landwirtschaft und im Gartenbau eingesetzte Technik kann hinsichtlich ihres Energiebedarfs weiter verbessert werden. Das Bundesprogramm für Energieeffizienz in Landwirtschaft und Gartenbau wird dafür fortgeführt und weiterentwickelt und der Einsatz erneuerbarer Energien gefördert.

**vi. Humuserhalt und Humusaufbau im Ackerland (§ 34)**

Wir müssen das Kohlenstoffspeicherpotenzial der Böden verstärkt aktivieren. Maßnahmen zur Kohlenstoffanreicherung sollen u.a. in der Ackerbaustrategie berücksichtigt werden, die aktuell erarbeitet wird. Der Ausbau des ökologischen Landbaus trägt ebenfalls zur Kohlenstoffanreicherung bei. Auch die Anpflanzung z.B. von Hecken, Knicks und Alleen tragen zum Humusaufbau bei.

Forststreifen auf landwirtschaftlichen Flächen verbessern die Bodenqualität und reduzieren die CO<sub>2</sub>- und Schadstoffbelastung. Deshalb unterstützt die Bundesregierung die Anpflanzung von Hecken, Knicks und Alleen zum Beispiel mit Obstbäumen vor allem an den Feldrändern.

**vii. Erhalt von Dauergrünland (§ 35)**

Auch in Grünland sind hohe Kohlenstoffvorräte gespeichert. Der Erhalt von Dauergrünland ist daher ebenfalls eine wichtige Klimaschutzmaßnahme, die im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) gefördert wird. Wir wollen Regelungen zum Grünlanderhalt fortführen und eine Grünlandstrategie zur Sicherung und Stärkung einer dauerhaften Grünlandnutzung entwickeln.

**viii. Schutz von Moorböden/Reduktion von Torfeinsatz in Kultursubstraten (§ 36)**

Entwässerte Moorböden sind eine bedeutende Quelle von Treibhausgasemissionen. Der Moorbodenschutz stellt deshalb eine klimarelevante Maßnahme dar und wird verstärkt gefördert.

**ix. Erhalt und nachhaltige Bewirtschaftung der Wälder und Holzverwendung (§ 37)**

Wichtige CO<sub>2</sub>-Senken, insb. Wälder und Moore, drohen ihre gespeicherten Emissionen wieder abzugeben. Im Erhalt und der nachhaltigen Bewirtschaftung der Wälder und der Holzverwendung ein enormes Klimaschutzpotenzial. Wichtig ist, dass wir die Wälder und deren nachhaltige Bewirtschaftung langfristig erhalten und sichern. Dazu sind geeignete Maßnahmen zur Wiederbewaldung der Schadflächen sowie Maßnahmen zur verstärkten Anpassung der Wälder insgesamt an den Klimawandel im Rahmen eines klimarobusten Waldumbaus notwendig. Deshalb wird die Bundesregierung der Sicherung dieser CO<sub>2</sub>-Senken fördern.

Gerade die Extremwetter des vergangenen Jahres haben gezeigt, dass der Wald Hilfe braucht, um seine Klimaschutzfunktion auch weiter erfüllen zu können. Gleichzeitig werden wir die nachhaltige und ressourceneffiziente Holzverwendung fördern. Dazu gehört zum Beispiel eine vermehrte Verwendung von Holz als klimafreundlichem Baustoff.

**x. Vermeidung von Lebensmittelabfällen (§ 38)**

Die beschlossene Nationale Strategie zur Reduzierung der Lebensmittelverschwendung setzt die Bundesregierung konsequent um. Ein Indikator über die Lebensmittelabfälle und -verluste in Deutschland wird für die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie vorbereitet. Damit werden die Ergebnisse der Anstrengungen transparent und dokumentierbar. Wenn Lebensmittelabfälle vermieden werden, hat dies mittelbar auch Auswirkungen auf die mit der Produktion von Lebensmitteln verbundenen Treibhausgase.

**xi. GAP (§ 39):**

Die Bundesregierung hat die Fördermöglichkeiten für klimafreundliche Maßnahmen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) ausgeweitet.

**d. Sektor Industrie**

Die Industrie muss ihre Emissionen um rd. 49-51 % im Vergleich zu 1990 auf 140-143 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2030 mindern. In 2016 konnte mit einer Senkung auf 188 Mio. t CO<sub>2</sub> bereits eine erhebliche Minderung erreicht werden. Davon ausgehend ist eine Lücke um 45-48 Mio. t CO<sub>2</sub> zu schließen bzw. rd. 25 %, die v.a. durch eine Weiterentwicklung bestehender Fördermaßnahmen im Bereich Energie- und Ressourceneffizienz und EE-Ausbau in der Industrie geschlossen werden soll. Die Programme werden stärker auf Unternehmen im Effort-Sharing-Bereich fokussiert, weil hier die Emissionen gestiegen sind. Wir suchen nach einem Weg, das Energieeffizienzgebot zu konkretisieren.

**i. Investitionsprogramm – Energieeffizienz und Prozesswärme aus erneuerbaren Energien in der Wirtschaft (§ 40)**

Das Investitionsprogramm bündelt 5 bisher bestehende Förderprogramme und entwickelt sie weiter. Ein sog. „One-Stop-Shop“ soll Aufwand für die Unternehmen minimieren und gleichzeitig die Effektivität der Förderung

steigern. Es werden insbesondere Investitionen in Maßnahmen gefördert, die auf komplexere und stärker auf eine systemische energiebezogene Optimierung der Produktionsprozesse ausgerichtet sind.

ii. **Wettbewerbliche Ausschreibungen für Energieeffizienz: Förderprogramm (§ 41)**

Die Verteilung der Fördermittel wird bei diesem Förderprogramm wettbewerblich ermittelt. Basierend auf den Erfahrungen des Ausschreibungspiloten zur Stromeffizienz wird die wettbewerbliche Vergabe von Fördermitteln im Rahmen des Programms weitergeführt und auf den Bereich Wärme ausgeweitet. In Abgrenzung zur klassischen Zuschussförderung adressiert das Programm ambitioniertere, komplexere Projekte.

iii. **Ressourceneffizienz und -substitution (§ 42)**

Das Ziel einer erhöhten Ressourceneffizienz und -substitution wird in bestehenden Maßnahmen (flankierend) verankert, welche in das Deutsche Ressourceneffizienzprogramm eingebettet sind. Drei zentrale Bereiche sind Beratung und Information, Förderung sowie Fortbildung und Berufsausbildung.

iv. **EU-Ökodesign-Richtlinie – Ausweitung von Mindeststandards (§ 43)**

Ausweitung von Mindeststandards für gewisse Produktgruppen, um das Effizienzniveau von Technologien zu regulieren. Für die Industrie sind dabei besonders Querschnittstechnologien relevant.

v. **Nationales Dekarbonisierungsprogramm (§ 44)**

Förderprogramm im Bereich Entwicklung, Demonstration und Markteinführung. Für eine möglichst weitgehende Emissionsminderung im Industriesektor ist es nötig, perspektivisch auch produktionsbedingte THG-Emissionen, die nach heutigem Stand der Technik nicht oder nur schwer vermeidbar sind, weitgehend oder ganz zu reduzieren. Zu diesem Zweck sollen zentrale Projekte im Bereich der emissionsintensiven Industrien gefördert werden. Das Förderprogramm soll insbesondere die möglichst weitgehende Minderung der THG-Emissionen bei der Produktion emissionsintensiver Güter, die Optimierung von Prozessketten, die Umstellung der Verfahren auf den Einsatz erneuerbarer Energieträger und Rohstoffe sowie die Substitution emissionsintensiver Güter und Technologien zur Umwandlung von Wasser beinhalten sowie Technologien zur Verwendung von CO<sub>2</sub> fördern.

Auch das bestehende NER300-Programm wird künftig auch den Sektor Industrie umfassen und nun „Innovationsfonds“ heißen. Die Förderung soll auch innovative CO<sub>2</sub>-arme Produktionsprozesse mit Demonstrationscharakter in der Industrie anreizen.

vi. **Beschleunigte Umsetzung von Maßnahmen aus dem Energieaudit und den Energiemanagementsystemen (EMS) (§ 45)**

Nicht-KMU sind verpflichtet, bis zum 5. Dezember 2015 Energieaudits einzuführen und diese mindestens alle vier Jahre zu erneuern. Wenn

Unternehmen ein Energiemanagementsystem (EMS) oder ein Umweltmanagementsystem eingeführt haben, waren sie von dieser Verpflichtung befreit. Um geringinvestive Maßnahmen zu adressieren, die nicht durch Förderprogramme angestoßen werden, wird eine beschleunigte Umsetzung von empfohlenen Maßnahmen aus dem Energieaudit bzw. EMS im Rahmen einer Selbstverpflichtung der Industrie vorgeschlagen, deren Ausgestaltung so effektiv sein sollte, wie eine verpflichtende Maßnahme (Entscheidungskriterien sind eine Amortisationszeit von bis zu 3 Jahren sowie eine festzulegende Investitionsquote für Energieeffizienz gemessen am jährlichen Gewinn).

vii. **Automobilindustrie ( § 46)**

Um die ganze Wertschöpfungskette der Elektromobilität in Deutschland und Europa abzubilden, wird die Ansiedlung von zukunftsfähigen Batteriezellfabriken unterstützt. (s. Maßnahme 64). Unternehmen der automobilen Zulieferindustrie werden mit geeigneten Instrumenten bei der anstehenden Transformation ihrer Branche unterstützt.

**e. Sektor Energiewirtschaft**

Im Energiesektor sollen die Emissionen bis 2030 auf 175-183 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> sinken. In der Vergangenheit hat der Energiesektor bereits umfangreiche Emissionsminderungen erbracht. Um die positive Entwicklung in der Energiewirtschaft fortzuschreiben und zu beschleunigen, werden als zentrale Maßnahmen der Ausbau der erneuerbaren Energien und die Rückführung der Kohleverstromung sowie die Steigerung der Energieeffizienz vorgesehen. Der Energiesektor erbringt damit eine Gesamtinderung von mindestens 83 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.

i. **Rückgang der Kohleverstromung auf Basis der Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel, Beschäftigung“ ( § 47)**

Die Kommission „Wachstum, Strukturwandel, Beschäftigung“ hat Anfang des Jahres umfangreiche Empfehlungen vorgelegt, wie der schrittweise Ausstieg aus der Kohleverstromung im Einklang mit den Klimazielen sozialverträglich umgesetzt und finanziert werden kann. Die installierte Erzeugungskapazität aus Kohlekraftwerken im Markt soll bis 2030 auf insgesamt 17 GW reduziert werden und bis spätestens 2038 vollständig beendet werden. Dabei müssen – wie auch von der Kommission gefordert – eine sichere Stromversorgung und bezahlbare Strompreise gewährleistet bleiben. Die Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel, Beschäftigung“ enthalten einen gesellschaftlichen Konsens, wie der Kohleausstieg bis 2038 erfolgen kann. Diesen setzen wir in enger Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern um. Die Bundesregierung hat bereits das Strukturstärkungsgesetz für die Kohleregionen vorgelegt und wird im November auch die gesetzlichen Regelungen zum Ausstieg aus der Kohleverstromung und die noch ausstehenden Maßnahmen aus dem WSB-Eckwertebeschluss der Bundesregierung im Kabinett beschließen.



## ii. Ausbau des Anteils der Erneuerbaren Energien auf 65% (§ 48)

Der zielstrebige, effiziente, netzsynchrone und zunehmend marktorientierte Ausbau der erneuerbaren Energien ist ein entscheidender Baustein zur Erreichung der Klimaziele in der Energiewirtschaft. Die Bundesregierung hat das Ziel, im Jahr 2030 einen Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch von 65% zu erreichen.

Die folgenden Bestimmungen haben zum Ziel, die Akzeptanz des Ausbaus der Erneuerbaren Energien zu erhöhen. Es ist sicherzustellen, dass es für betroffene Anlieger im Einzelfall bei den Mindestabständen zu keiner Verringerung gegenüber der geltenden Rechtslage kommt:

- **Mindestabstand:** Bis zu einem Mindestabstand von 1000 Metern dürfen künftig keine neuen Windkraftanlagen errichtet oder repowert werden. Die Mindestabstandsregelung gilt für reine und allgemeine Wohngebiete, sie gilt auch für dörfliche Strukturen mit signifikanter Wohnbebauung, auch wenn sie nicht als solche ausgewiesen sind.
- **Flächenpläne:** Die neuen Mindestabstandsregelungen gelten für die bestehenden und die künftigen Flächenpläne. Das heißt, für bestehende Flächenpläne reduzieren sich die dort ausgewiesenen Windflächen insoweit. Die Pläne bleiben im Übrigen erhalten. Die neuen Mindestabstandsregelungen gelten nicht für diejenigen Flächenpläne, die zwischen dem 1.1.2015 und dem Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtskräftig geworden sind.
- **Opt out:** Innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten der Neuregelung kann ein Bundesland geringere Mindestabstandsflächen gesetzlich festlegen. Unabhängig davon erhalten Kommunen unbefristet die Möglichkeit, geringere Mindestabstände festzulegen. Die Kommunen sollen künftig eine finanzielle Beteiligung am Betrieb von Windrädern erhalten. Diese kann erhöht werden, wenn die Kommunen von ihrem Opt-Out-Recht Gebrauch machen. Der Entwurf des Grundsteuerreformgesetzes sieht das bereits vor. Das kann durch einen gesonderten Hebesatz noch verstärkt werden.
- **Weitere Akzeptanzmaßnahmen** werden geprüft, zum Beispiel die Verbesserung der Rahmenbedingungen beim Mieterstrom.
- **Offshore:** Das Ziel für den Ausbau der Windenergie auf See heben wir auf 20 GW im Jahr 2030 an, sofern verbindliche Vereinbarungen mit den betroffenen Küstenländern erzielt werden. Mit den Übertragungsnetzbetreibern werden entsprechende Vereinbarungen geschlossen.
- Die bestehende Abstandsregel 10H in Bayern bleibt erhalten

## iii. Sektorkopplung (§ 49)

Der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien kann in allen Sektoren dazu beitragen, fossile Energieträger zu verdrängen. Im Verkehrssektor wird der Umstieg auf Elektromobilität vorangetrieben. Zusammen mit dekarbonisierten Wärmenetzen wird die Sektorkopplung mit EE-Strom für klimafreundliches Wohnen und Arbeiten in Gebäuden sorgen. Bestehende Hindernisse für die Sektorkopplung werden identifiziert und abgebaut, soweit dies wirtschaftlich sinnvoll ist.

## iv. Letztverbraucherstatus für Energiespeicher (§ 50)

Wasser-, Strom- und andere Speicheranlagen haben es im aktuellen Marktumfeld sehr schwer. Sie werden jedoch gebraucht beispielsweise um erneuerbare

Energien auszubalancieren. Deshalb werden Speicher von bestehenden Umlagen befreit und erhalten den Letztverbraucherstatus. Wir werden die Schrittfolge so gestalten, dass das Ziel des Klimaschutzprogramms 2030, die Strompreise zu senken, nicht gefährdet wird.

v. **Weiterentwicklung und umfassende Modernisierung der KWK (§ 51)**

Die Kraft-Wärme-Kopplung wird kompatibel zum Ausbau der erneuerbaren Energien auf der Strom- und der Wärmeseite gefördert. Moderne KWK-Systeme ersetzen perspektivisch Kohle-KWK-Kraftwerke, sichern die Strom- und Wärmeversorgung ab und unterstützen durch eine flexible und systemdienliche Fahrweise die Integration erneuerbarer Energien. Die KWK-Förderung auch in der öffentlichen Versorgung wird weiterentwickelt und bis 2030 verlängert.

vi. **Umbau und Ausbau von Wärmenetzen (§ 52)**

Wärmenetze werden zunehmend effizienter und auf erneuerbare Energien und unvermeidbare Abwärme umgestellt. Daraus ergeben sich weitere positive Effekte im Gebäudebereich.

vii. **Reallabore der Energiewende (§ 53)**

Reallabore der Energiewende werden als neue Säule der Forschungsförderung etabliert und finanziell verstärkt. Sie haben Pilotcharakter für die Transformation des Energiesystems und widmen sich Fragestellungen, die eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der Energiewende innehaben (z. B. Wasserstoff, Sektorkopplung, Energiespeicher).

**f. Sektor Abfallwirtschaft**

In Deutschland werden Abfälle auf einem sehr hohen Niveau getrennt erfasst, wiederverwendet, stofflich verwertet oder energetisch genutzt. Seit 2005 ist die Deponierung biologisch abbaubarer Abfälle in Deutschland nicht mehr zulässig. Die vor dieser Zeit abgelagerten Abfälle bilden bei ihrer Zersetzung Methan. In der Regel wird das gebildete Gas nicht vollständig von den Deponiebetreibern gesammelt, ein Teil entweicht diffus in die Atmosphäre. Methan ist aufgrund seines hohen Treibhausgaspotentials (Faktor 25 verglichen mit CO<sub>2</sub>) ein sehr wirksames Treibhausgas.

Potentiale zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Abfallsektor liegen in der aeroben Stabilisierung von Deponien durch Belüftung und in der optimierten Deponiegasfassung. Durch ersteres kann die Methanbildung deutlich reduziert werden, durch letzteres wird weniger gebildetes Gas in die Atmosphäre entweichen. Zur Minderung der Emissionen aus Deponien werden daher die folgenden drei Maßnahmen vorgeschlagen:

- i. Fortsetzung der Förderung kleiner Deponiebelüftungsprojekte (§ 54)
- ii. Förderung zusätzlicher großer Deponiebelüftungsprojekte (§ 55)
- iii. Optimierte Deponiegasfassung (§ 56)

**IV. Einzelmaßnahmen außerhalb der Sektoren**

**a. Forschung und Innovation (§ 57)**

Forschung und Innovation (FuI) sind Voraussetzung dafür, dass die ambitionierten Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht, zusätzliche Dynamiken angestoßen und neue Klimaschutzziele erschlossen werden. Klimaschutz benötigt die Mobilisierung des gesamten Innovationssystems in Deutschland, ein starkes unternehmerisches Engagement in Forschung und Entwicklung, weitere staatliche Forschungs- und Innovationsimpulse sowie Forschungsförderung. Die Forschungs- und Innovationsmaßnahmen schließen Technologieentwicklung sowie systemische, gesellschaftliche und

ökonomische Ansätze ein. Sie wirken in enger Verzahnung mit den Maßnahmen aus den jeweiligen Sektoren.

**b. Green IT (§58)**

Der hohe Energieverbrauch der digitalen Technologien hat einen großen Anteil an der Erzeugung der Treibhausgasemissionen. Deshalb müssen wir erforschen, wie der Energieverbrauch dieser Technologien abgesenkt werden kann. Denn der Bedarf an Rechnerleistung wird weiter stark zunehmen. Hier benötigen wir erhebliche Fortschritte in der Digital- und Leistungselektronik.

**c. Zunehmende Rolle des Wasserstoffes (§59)**

Die Bundesregierung misst mit Blick auf sektorübergreifende Zusammenhänge dem grünen Wasserstoff für den Umbau der Wirtschaft eine zentrale Rolle zu.

Gerade aber mit Blick auf die immer anspruchsvolleren Herausforderungen bis zur Mitte des Jahrhunderts wird die Dimension des Wasserstoffes noch erheblich an Bedeutung gewinnen. Das gilt es bereits heute zu erkennen und die darin liegenden Chancen in Deutschland, Europa und mit Partnern in der Welt durch Investitionen in Forschung und Innovation sowie Marktanreizprogramme zu ergreifen. Daher wird die Bundesregierung noch bis Ende diesen Jahres eine Wasserstoffstrategie vorlegen.

**d. Batteriezellfertigung in Deutschland stärken (§60)**

Die Batteriezellförderung in Höhe von rund 1 Mrd Euro wird zum Aufbau einer großvolumigen industriellen Batteriezellfertigung an mehreren Standorten in Deutschland führen. Das Batteriezellcluster Deutschland, das industrielle und Forschungsaktivitäten verbindet, fügt sich in die europäische Landschaft ein und basiert beihilferechtlich in weiten Teilen auf den IPCEI (Important Projects of Common European Interest). Im Rahmen des Dachkonzeptes „Forschungsfabrik Batterie“ fördert die Bundesregierung den Kompetenz- und Technologieausbau im Bereich der Batterien entlang der gesamten Wertschöpfungskette, damit auch in Zukunft wesentliche Teile der Wertschöpfung im Automobilsektor in Deutschland angesiedelt bleiben. Die deutsche Industrie ist auch in anderen Branchen auf leistungsstarke und effiziente Batterien angewiesen. Daher muss auch weiterhin in Deutschland geforscht und produziert werden, damit Deutschland im globalen Wettbewerb auch künftig eine Vorreiterrolle einnimmt. Die deutsche Industrie ist auch in anderen Branchen auf leistungsstarke und effiziente Batterien angewiesen. Daher muss auch weiterhin in Deutschland geforscht und produziert werden, damit Deutschland im globalen Wettbewerb auch künftig eine Vorreiterrolle einnimmt.

**e. Speicherung von CO<sub>2</sub> (§61)**

Für Emissionen aus Industrieprozessen, die nicht anderweitig vermieden werden können, kann die [Speicherung] von CO<sub>2</sub> auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität 2050 eine Lösung bieten. Die Bundesregierung wird die Forschung und Entwicklung zu dieser Technologie fördern. Um die Bedeutung der Technologie in der Gesamtschau der Klimatechnologien sowie ihre Akzeptanz zu klären, wird die Bundesregierung einen Dialogprozess mit relevanten Stakeholdern einleiten. Zur direkten Vermeidung von Emissionen aus Industrieprozessen soll die Entwicklung von neuen Technologien und Prozessen gefördert werden. Diese Initiative richtet sich an die gesamte deutsche Grundstoffindustrie.

**f. KMU - Innovativ (§62)**

Beim Klimaschutz und bei der Energieeffizienz kommen wichtige Impulse aus den KMU. Sie sind eine zentrale Säule für Innovation und Beschäftigung in unserem Land. Daher soll ein Programm speziell für KMU auf diese beiden Themen ausgebaut werden.

#### g. Planungsrecht beschleunigen (§ 63)

Zur Beschleunigung von Planungs- und Baumaßnahmen im Schienenverkehr wird die Bundesregierung substantielle Schritte einleiten. Dazu wollen wir eine Genehmigung von Schienenverkehrsprojekten durch Gesetz ermöglichen und die Akzeptanz insgesamt erhöhen. In einem Vorschaltgesetz werden die Voraussetzungen benannt, das Verfahren zur Vorbereitung der Maßnahmengesetze beschrieben und die jeweils zuständigen Behörden festgelegt, die das Verfahren durchführen.

Die Integration von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren soll zudem zu einer Beschleunigung langwieriger Verfahren führen. Der grundsätzliche Genehmigungsverzicht oder eine deutliche Verschlinkung des Verfahrens für Ersatzneubauten im Bereich von Brücken soll rechtlich geprüft und ermöglicht werden. Mit der Beseitigung von Personalengpässen schaffen wir die Grundlage dafür, dass die Verfahren zusätzlich beschleunigt werden können. Weitere Maßnahmen sind die grundsätzliche Einrichtung von Task Forces für Genehmigungsverfahren sowie die Prüfung, ob eine Präklusionsklausel europarechtskonform wieder eingeführt werden könnte.

#### h. Entwicklung und Umsetzung einer Sustainable Finance Strategie (§ 64)

Die Entwicklung einer Sustainable Finance-Strategie verfolgt den Zweck, Deutschland zu einem führenden Sustainable Finance-Standort weiterzuentwickeln, die Diskussions- und Umsetzungsprozesse auf nationaler, europäischer und globaler Ebene zu unterstützen und einen Beitrag für einen strukturierten, gebündelten Stakeholder-Dialog zu leisten. Dafür wurde ein Beirat eingerichtet.

#### i. Weiterentwicklung der KfW als transformative Förderbank (§ 65)

Die KfW wird als nachhaltige Förderbank zur Unterstützung der Transformation von Wirtschaftssektoren und Finanzmarkt für eine treibhausgasneutrale Zukunft weiterentwickelt. Vorschläge zur konkreten Umsetzung erfolgen unter Berücksichtigung der Sustainable Finance Strategie, im Rahmen der gegebenen Eigenkapitalaustattung der KfW und im Einklang mit dem strategischen Zielsystem der KfW durch die relevanten Gremien der KfW unterlegt mit konkreten Maßnahmen und Instrumenten. Gleichzeitig wird die Bundesregierung entsprechende Transformationsprozesse in multilateralen Entwicklungsbanken über ihren Einfluss auf die zuständigen Gremien der Banken vorantreiben. Die Diskussion zur EU-Taxonomie und deren Ergebnisse sollen Berücksichtigung finden.

## C. Gesetzliche Umsetzung des Klimaschutzprogramms und des Monitorings

Vordringliches Ziel der Bundesregierung und dieses Klimaschutzprogramms ist das Erreichen der Klimaschutzziele 2030. Um diese Zielerreichung verlässlich und planbar zu gestalten, werden für alle Sektoren die sich aus dem Klimaschutzplan 2050 ergebenden jährlich definierten Minderungsziele („Sektorziele“) gesetzlich festgeschrieben. Dieses Vorgehen schafft größtmögliche Transparenz und Erfolgskontrolle.

Die Bundesregierung wird die Einhaltung der Klimaziele 2030 insgesamt und die Fortschritte in den einzelnen Sektoren jährlich genau ermitteln und durch einen externen Expertenrat begleiten lassen. So schafft die Bundesregierung die Objektivität über die Erreichung der Klimaziele.

Nach derzeitiger Beschlusslage der Bundesregierung ist der Kabinettausschuss Klimaschutz („Klimakabinett“) nur befristet eingesetzt. Die Bundesregierung wird diesen Kabinettausschuss entfristen und ihm die Aufgabe übertragen, jährlich die Wirksamkeit, Effizienz und Zielgenauigkeit der eingeleiteten Maßnahmen zu überprüfen. Erfüllt ein Sektor seine gesetzlich vorgesehen Ziele

nicht, legt der zuständige Ressortminister dem Klimakabinett innerhalb von drei Monaten nach Bestätigung der Emissionsdaten durch die Expertenkommission ein Sofortprogramm zur Nachsteuerung vor. Auf dieser Grundlage entscheidet das Klimakabinett, wie das Klimaschutzprogramm 2030 gemeinsam so angepasst wird, dass die zugrundeliegenden Ziele erreicht werden. In diesem Zusammenhang überprüft das Klimakabinett auch, ob Anpassungen bei den jährlichen Sektorbudgets vorgenommen werden sollen. Darüber entscheidet die Bundesregierung. Dabei ist ihr Leitgedanke, die Einhaltung der Klimaschutzziele zum Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen wirtschaftlich nachhaltig und sozial ausgewogen zu gestalten.

Alle gesetzlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieses Programms sollen noch in 2019 vom Bundeskabinett verabschiedet werden.

## D. Finanzierung

Die Einnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 haben nicht das Ziel, zusätzliche Einnahmen für den Staat für andere Zwecke zu erzielen. Alle zusätzlichen Einnahmen aus diesem Programm werden daher in die Klimaschutzfördermaßnahmen reinvestiert oder in Form einer Entlastung den Bürgern zurückgegeben.

Die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 werden im Wesentlichen im Wirtschaftsplan 2020 des Energie- und Klimafonds verankert.

Damit bleibt der Energie- und Klimafonds (EKF) das zentrale Finanzierungsinstrument für Energiewende und Klimaschutz in Deutschland. Bis 2030 sollen insgesamt, d.h. zusammen mit Fördermaßnahmen außerhalb des EKF, Mittel in dreistelliger Milliardenhöhe für den Klimaschutz und die Energiewende bereitgestellt werden. Durch die damit angestoßenen zusätzlichen Investitionen in klimafreundliche Maßnahmen wird die Konjunktur gestützt und der Wirtschaftsstandort für die Zukunft fit gemacht. Die Ausgaben des EKF werden stärker auf die Kernaufgabe des Klimaschutzes fokussiert.

Der Bund wird zukünftig green/sustainability bonds im Kontext der Sustainable Finance-Strategie emittieren und somit die Entwicklung nachhaltiger Finanzmärkte unterstützen. Die staatlichen Versorgungseinrichtungen orientieren sich bei ihrer Anlagestrategie verstärkt an Nachhaltigkeitsaspekten.


Die finanz- und haushaltspolitischen Ziele der Bundesregierung werden beachtet. Zur Finanzierung der Maßnahmen des Klimaprogramms 2030 und zum Ausgleich der mit diesen Maßnahmen unmittelbar verbundenen Steuerausfälle werden deshalb die Einnahmen aus der dann beginnenden nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung sowie aller anderen Einnahmen, die aus Maßnahmen dieses Programms entstehen herangezogen. Die Ausgaben der Jahre 2020 bis 2023 (Mittelfristige Finanzplanung) werden im Wirtschaftsplan des EKF und im BHH sichergestellt. Die Eckpunkte des Wirtschaftsplans des EKF und die Auswirkungen auf Einzelpläne der Ressorts sind Teil diesen Beschlusses (Anhang 1).

Auf dieser Basis wird sichergestellt, dass die einnahmen- und ausgabenseitigen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 miteinander korrespondieren und in ihren Finanzwirkungen für den Bund ausgeglichen sind. Stellt sich heraus, dass dieser Ausgleich nicht mehr gewährleistet ist, wird entsprechend nachgesteuert.

Im Rahmen des Bundesratsverfahrens zu den finanzwirksamen Gesetzen wird über eine faire Lastenteilung gesprochen.

## E. Gesamtgesellschaftliche Kraftanstrengung zum Klimaschutz

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 setzt die Bundesregierung in ihrer Verantwortung den Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland in den kommenden zehn Jahren. Für den Erfolg in der Umsetzung bedarf es einer gesamtgesellschaftlichen Kraftanstrengung. Deshalb wird die Bundesregierung in einen intensiven Dialog mit dem Deutschen Bundestag, den Bundesländern, den Kommunen, mit der Wirtschaft und den Gewerkschaften sowie mit der gesamten Zivilgesellschaft treten mit dem Ziel, dass sich alle gesellschaftlichen Kräfte in ihrem Verantwortungsbereich auf die Klimaschutzziele 2030 verpflichten und dafür notwendige Maßnahmen ergreifen bzw. unterstützen.

Bürgerinnen und Bürger machen sich darüber Gedanken, wie sie persönlich etwas zum Klimaschutz beitragen können. Diese weit verbreitete Bereitschaft wird die Bundesregierung unterstützen, indem sie ein Informationsportal ( 66) bereitstellt, in dem über Handlungsmöglichkeiten für Bürger und Unternehmen informiert wird.