



UPDATE ENERGIERECHT - GESETZGEBUNG

DAS KLIMAPAKET DER BUNDESREGIERUNG – ZUSAMMENFASSUNG UND EINORDNUNG

Am 20. September tagte der Kabinettsausschuss Klimaschutz („Klimakabinett“) unter Vorsitz von Kanzlerin Angela Merkel mit dem Ziel, wegweisende Maßnahmen für die künftigen Klimaschutzanstrengungen in Deutschland festzulegen. Ergebnis des Treffens ist das in einem Eckpunktepapier zusammengefasste „Klimapaket“, in dem eine Vielzahl an Maßnahmen für zentrale Sektoren zusammengefasst ist, die nun der Umsetzung durch den Gesetzgeber und nachgeordnete Stellen bedürfen. Bereits kurz nach seiner Veröffentlichung hat das Klimapaket sowohl von wissenschaftlicher als auch von politischer Seite erhebliche Kritik erfahren; auch erste Wünsche nach politischer Nachverhandlung sind in der Welt.

Wir fassen für Sie die wesentlichen Aussagen und Maßnahmenvorschläge des Eckpunktepapiers zusammen und versuchen jeweils eine erste Bewertung der Maßnahmen und der zu erwartenden rechtlichen Auswirkungen.

Ziele und Struktur der Vorschläge

Die große Koalition hat das Paket mit dem Ziel beschlossen, das Klimaziel für 2030 – die Senkung der Emissionen aus Verkehr, Landwirtschaft und Gebäuden (Non-ETS-Sektoren) um 38 Prozent – einzuhalten. Definiert werden dabei sektorspezifische Ziele für die Bereiche Gebäude, Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Energiewirtschaft, die jeweils mit zahlreichen Maßnahmen zur Förderung ihrer Erreichung unterlegt werden. Zentrales sektorübergreifendes Instrument ist der Einstieg in eine nationale CO₂-Bepreisung. Daneben sind vor allem neue Regelungen auch für den Energiesektor und die erneuerbare Strom- und Wärmeerzeugung vorgesehen.

CO₂-Bepreisung

Zentrales Novum des Klimapakets ist die Einführung einer CO₂-Bepreisung. Der Grundansatz einer Bepreisung von Treibhausgasen war zwischen den Koalitionsfraktionen im Vorfeld Konsens, umstritten waren aber die genaue Ausgestaltung und Wirkweise. Die CDU hatte sich im Vorfeld für ein zertifikatbasiertes nationales Emissionshandelssystem stark gemacht, während die SPD eine CO₂-Steuer befürwortete.

Herausgekommen ist ein Kompromiss zwischen beiden Systemen.

- Für die Sektoren Verkehr und Wärme soll es ab 2021 ein sogenanntes **nationales Emissionshandelssystem** (nEHS) geben. Dabei werden im Sektor Wärme insbesondere Heizöl, Flüssiggas und Erdgas in das nEHS aufgenommen. Im Verkehrssektor soll das nEHS die Verbrennung fossiler Kraftstoffe wie Benzin und Diesel umfassen. Stoffe, die bereits im EU-Emissionshandelssystem gehandelt werden, werden vom nEHS nicht umfasst sein. Die Zertifikate werden an Unternehmen, die die Heiz- und Kraftstoffe in Verkehr bringen, verkauft. Die Einrichtung einer Handelsplattform sollen die Auktionierung und den Handel der Zertifikate erlauben.
- Das nEHS wird jedoch zunächst **kein echtes Emissionshandelssystem** sein: Anders als im Europäischen Emissionshandel wird es zunächst keine Emissionsobergrenze geben und es wird ein Festpreissystem eingeführt. Für das Jahr 2021 soll ein Festpreis von 10 Euro pro Tonne CO₂ festgesetzt werden, der bis 2025 in jährlichen Schritten auf 35 Euro pro Tonne CO₂ steigen wird.
- Ab 2026 soll dann eine maximale Emissionsmenge festgelegt werden, die sich stetig verringern soll. Der Zertifikatepreis soll sich dann am Markt bilden und durch einen Höchst- und Mindestpreis von zunächst 35 bis 60 Euro je Tonne CO₂ begrenzt werden.
- Alle zusätzlichen Einnahmen, die durch das nEHS erzielt werden, sollen Klimaschutzfördermaßnahmen zu Gute kommen oder werden als Entlastung den Bürgern zurückgegeben. Konkret sollen die EEG-Umlage sowie ggf. andere staatlich induzierte Preisbestandteile (Netzentgelte, Umlagen etc.) schrittweise aus den Einnahmen bezahlt werden, um den Strompreis zu senken (dazu sogleich noch mehr).

Bewertung: Der Einstieg in eine brennstoffseitige CO₂-Bepreisung stellt ein für Wirtschaftsteilnehmer mit vertretbarem Aufwand handhabbares Instrument dar. Das für die kommenden Jahre vorgegebene Preisniveau für den CO₂-Ausstoß ist allerdings wenig ambitioniert und dürfte kaum Anreize für Investitionen und Verhaltensänderungen setzen. Ob es gelingt, rechtzeitig vor dem Jahr 2021 ein Emissionshandelssystem rechtlich und technisch umzusetzen, bleibt abzuwarten.

Energiewirtschaft und erneuerbare Energien

Im Eckpunktepapier wird das Ziel bekräftigt, den Anteil der Erneuerbaren Energien (EE) am Stromverbrauch bis zum Jahr 2030 auf 65 % zu steigern. Die in diesem Zusammenhang beschlossenen Maßnahmen für den Energiesektor und insbesondere die EE stehen erkennbar unter dem Leitgedanken der Akzeptanz. Einerseits sollen zu diesem Zweck zusätzliche Belastungen von Bürgern und Wirtschaft bei den Energiekosten vermieden werden, andererseits soll der weitere Ausbau der EE akzeptanzfördernd gestaltet werden.

- Es soll kurzfristig eine Senkung der Stromkosten für Bürger und Wirtschaft erreicht werden, indem die EEG-Umlage und andere staatlich steuerbare Preisbestandteile wie Netzentgelte, Umlagen und Abgaben gesenkt werden. Die dafür erforderlichen Mittel sollen aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung generiert werden. Konkret soll die EEG-Umlage ab 2021 und bis 2023 schrittweise um bis zu 0,625 Cent pro Kilowattstunde gesenkt werden. Weitere Senkungsschritte sollen sich an der Entwicklung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung orientieren.

- Die Strompreiskompensation im Zusammenhang mit dem EU-Emissionshandel soll unberührt bleiben.
- Bei Transferleistungen wie dem Wohngeld sollen höhere Energiekosten durch die CO₂-Bepreisung ausgeglichen werden, es soll geprüft werden, ob die Umlage der CO₂-Kosten auf Mieter begrenzt werden kann.

Bewertung: In diesen Maßnahmen steckt viel energierechtliche Musik. Wird eine Senkung der allgemeinen Strompreise weitgehend begrüßt, so darf nicht vergessen werden, dass die geplanten Maßnahmen einen erheblichen Umbau der Finanzierungssystematik des EEG erforderlich machen werden. Die Förderkosten sollen künftig zu erheblichen Teilen auch aus Einnahmen aus dem Zertifikatverkauf gedeckt werden, nicht mehr allein aus Umlagen an die Stromverbraucher. Dies wirft erneut die Frage nach der beihilfenrechtlichen Einordnung und Genehmigung des EEG durch die Europäische Union auf. Auch verfassungsrechtlich stellen sich potenziell interessante Fragen, etwa danach, ob es sich bei den Festpreisen für CO₂-Zertifikate um Sonderabgaben handelt und ob diese verfassungskonform erhoben werden können.

Zum weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien enthält das Paket sehr unterschiedliche Vorgaben:

- Restriktiv fallen diese für **Windenergieanlagen an Land** aus. Zum einen darf in einem Mindestabstand von 1.000 Metern zu reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie zu dörflichen Strukturen mit signifikanter Wohnbebauung künftig keine neue Windenergieanlage errichtet oder repowert werden.
- Die neuen **Mindestabstandsregelungen** gelten für die bestehenden und künftigen Flächenpläne (gemeint sind hier wohl Flächennutzungspläne). Die bisher in solchen Plänen für die Errichtung von Windenergieanlagen ausgewiesenen Flächen reduzieren sich insoweit. Die neuen Mindestabstandsregelungen gelten jedoch nicht für Pläne, die zwischen dem 01.01.2015 und dem Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtskräftig geworden sind.
- Die **Bundesländer** sollen 18 Monate nach Inkrafttreten der Neuregelung durch Gesetz geringere Mindestabstandsflächen festlegen können. Für **Kommunen** soll die Möglichkeit zur Festlegung geringerer Mindestabstandsflächen unbefristet bestehen. In Bayern bleibt die Abstandsregelung der 10-fachen Höhe der Windenergieanlage (10H-Regel) bestehen.
- Es soll eine **finanzielle Beteiligung der Standortkommunen** am Betrieb von Windenergieanlagen eingeführt werden, die sich bei Festlegung geringerer Mindestabstände erhöhen soll. Umgesetzt werden soll dies offenbar im Rahmen der Grundsteuerreform.
- Um die bessere Verteilung des Ausbaus von Windenergieanlagen zu fördern, werde ein **Regionalisierungsbonus** eingeführt.
- Im Bereich der **Windenergie auf See** soll das Ausbauziel auf 20 Gigawatt (GW) im Jahr 2030 angehoben werden, sofern Vereinbarungen mit den betroffenen Küstenländern, sowie den Übertragungsnetzbetreibern geschlossen werden.
- Der Deckel für die Förderung des Ausbaus von **Photovoltaikanlagen** von 52 GW wird aufgehoben.
- Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen beim **Mieterstrom** soll geprüft werden.

Bewertung: Zum Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung fehlen entscheidende Impulse. Der lahmende Windenergieausbau an Land wird durch die neuen Abstandsregelungen kaum wieder in Gang kommen. Die vorgesehenen Gestaltungsmöglichkeiten der Länder und der Kommunen können Spielräume eröffnen und Akzeptanz fördern, werden aber erfahrungsgemäß auch Anlass für umfangreiche Rechtsstreitigkeiten im Bereich der Bauleitplanung sein. Für die Offshore-Windkraft eröffnen sich neue Chancen. Es wird sich aber zeigen müssen, ob Netzausbau und Flächenentwicklung mit den neuen Ausbauzielen Schritt halten.

In einem eigenen Abschnitt werden auch Maßnahmen der **Sektorkopplung** behandelt:

- **Speicheranlagen** sollen von bestehenden Umlagen befreit werden und künftig als Letztverbraucher gelten.
- Die **Kraft-Wärme-Kopplung (KWK)** soll kompatibel zum Ausbau der EE gefördert werden. Die KWK-Förderung auch in der öffentlichen Versorgung soll bis mindestens 2030 verlängert werden.
- Hervorgehoben wird auch die Bedeutung **erneuerbarer Wärmenetze**, ohne dass diese mit konkreten Maßnahmen unterlegt wird.
- Es soll bis Ende 2019 eine **Wasserstoffstrategie** der Bundesregierung erarbeitet werden.
- Weiter setzt die Bundesregierung auf die verstärkte finanzielle Förderung der sog. **Reallabore der Energiewende**.

Bewertung: Bis auf das überfällige Vorhaben, rechtliche und finanzielle Hürden für Stromspeicher zu beseitigen, sind die Maßnahmen zur Sektorkopplung noch wenig ambitioniert. Wie die genaue rechtliche Situation bei Speichern aussehen wird und ob alle Speichertypen erfasst sein werden, ist noch nicht bestimmt. Eine Positionierung zur zukünftigen Rolle des Wasserstoffs im Energiesystem wird vertagt.

Gebäudesektor

Im Gebäudesektor sollen zunächst weitere Fördermaßnahmen eingeführt werden:

- Energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen werden in Zukunft steuerlich gefördert. Selbstgenutztes Eigentum soll ab 2020 durch einen Abzug von der Steuerschuld gefördert werden. Auch Einzelmaßnahmen wie insbesondere der Heizungs austausch, der Einbau moderner Wärmeschutzfenster oder die Dämmung von Dächern und Außenwänden sollen die Steuerschuld erleichtern.
- Die bestehenden Förderprogramme im Gebäudebereich werden zu einer neu konzipierten Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) zusammengefasst und bestehende Antragsverfahren gebündelt.
- Die bisherigen Sätze der KfW-Förderung für Einzelmaßnahmen und für das Erreichen der unterschiedlichen Effizienzhausstufen im Bereich Wohngebäude werden um 10 % erhöht. Außerdem werde eine „Austauschprämie“ in Höhe eines Förderanteils von 40 % für ein neues, effizienteres Heizsystem in die BEG integriert.

- In Gebäuden, wo eine klimafreundlichere Wärmeerzeugung möglich ist, wird der Einbau von Ölheizungen ab 2026 nicht mehr gestattet.
- Das bereits bestehende Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ wird fortgeführt.
- Im Jahr 2020 sollen neue Fördertatbestände entwickelt und verbessert werden. Darunter fallen unter anderem umweltfreundliche Mobilitätskonzepte, interkommunale Konzepte oder auch Wärmenetzplanung, sowie Konzepte, die sich auf gemischte Quartiere (Kombination von Neubau- und Bestandsgebäude) beziehen.
- Eine Überprüfung der aktuellen energetischen Standards soll im Jahr 2023 erfolgen, wobei das Wirtschaftlichkeitsgebot und der Grundsatz der Technologieoffenheit gewahrt werden sollen.
- Neue Gebäude des Bundes sollen ab 2022 aufgrund ihres Vorbildcharakters besonderen Effizienzstandards genügen.

Bewertung: Die geplante Vereinfachung der Förderlandschaft für energetische Sanierungen und Umbauten und die Erhöhung der Förderung sind grundsätzlich zu begrüßen. Die Bundesregierung setzt aber nach wie vor auf Freiwilligkeit. Konkrete Sanierungsziele und vor allem ordnungsrechtliche Vorgaben (Sanierungspflichten) für den Gebäudebestand fehlen. Wohin die Reise bei den energetischen Standards geht, ist noch nicht abzusehen. Sollen die CO₂-Minderungsziele erreicht werden, liegt mindestens noch erhebliche Konkretisierungsarbeit vor der Bundesregierung, wahrscheinlich wird hier zeitnah nachgesteuert werden müssen.

Verkehrssektor

Die Maßnahmen im Verkehrssektor stehen deutlich im Zeichen der Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr, enthalten aber auch wichtige Impulse für den ÖPNV und den Schienenverkehr.

Im Bereich des **öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** sollen Maßnahmen sowohl beim Schienenverkehr als auch beim straßengebundenen Verkehr ergriffen werden.

- Mit erhöhten Bundesmitteln im Rahmen des GVFG (1 Mrd. jährlich ab 2021, 2 Mrd. ab 2025) soll das schienengebundene Nahverkehrsnetz ausgebaut werden.
- Der Schienenpersonenverkehr soll außerdem durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit Hilfe von Bundesmitteln und Mitteln der deutschen Bahn leistungsfähiger werden. Vorgesehen sind die Digitalisierung der Leit-, Sicherungstechnik und von Stellwerken, sowie die Erweiterung und Verdichtung des elektrifizierten Netzes. Zusätzliche Mittel für diese Vorhaben erhält die Deutsche Bahn AG (DB), indem sich der Bund von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. zusätzlichen Eigenkapitals an der DB beteiligt.
- Die Mehrwertsteuer für Bahnfahrkarten soll von 19 % auf 7 % gesenkt werden. Im Gegenzug wird ein Gesetz vorgelegt, das die Luftverkehrsabgabe im gleichen Umfang erhöht.
- Busse mit elektrischen, wasserstoff- und biogasbasierten Antrieben sollen verstärkt gefördert werden. Länder und Kommunen sollen künftig im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Emissionsanforderungen für Busse, Taxen und Mietwagen festlegen können.

- Die Bundesregierung will außerdem Modellprojekte für die Stärkung des ÖPNV wie die Einführung eines 365 Euro Jahrestickets, unterstützen.

Weniger konkret sind die Zielvorstellungen beim **Schienengüterverkehr**. Dieser soll allgemein davon profitieren, dass die Schieneninfrastruktur verstärkt wird. Kombinierte Verkehre und Einzelwagenverkehre sollen gefördert werden.

Bewertung: Mit den hier vorgesehenen finanziellen Maßnahmen wird die Bundesregierung voraussichtlich ganz erhebliche, aber auch überfällige Investitionen in den Schienenverkehrssektor auslösen. Es ist zu hoffen, dass insbesondere die Deutsche Bahn die zusätzlichen Spielräume auch nutzt, um lange bestehende Netzengpässe und Instandhaltungsrückstände aufzuarbeiten. Ob die beabsichtigte Preissenkung bei Bahnfahrkarten nachhaltig ist, bleibt abzuwarten. Für die Kommunen können sich neue Spielräume bei der Dekarbonisierung des ÖPNV ergeben, sie müssen aber die nötigen Investitionen auch aufbringen können. Im Schienengüterverkehr bleiben die Aussagen des Papiers sehr allgemein, man kommt hier über das seit langen Jahren bestehende Bekenntnis, diese Verkehre fördern zu wollen, nicht hinaus.

Im Bereich des **Individualverkehrs** stehen steuerliche Maßnahmen und die Elektromobilität im Fokus:

- Zukünftig soll sich die KfZ-Steuer bei Neuwagen mit Verbrennungsmotor stärker an den CO₂-Emissionen ausrichten.
- Die Pendlerpauschale soll ab dem 21. Entfernungskilometer auf 35 Cent steigen. Die Regelung soll bis zum 31.12.2026 befristet werden.
- Elektroautos und Plug-in-Hybridfahrzeuge sollen bis 2030 von der vergünstigten **Dienstwagenregelung** profitieren, für reine Elektrofahrzeuge bis zu einem Preis von 40.000 Euro soll die Dienstwagenbesteuerung nochmals halbiert werden. Die KfZ-Steuerbefreiung für Elektroautos wird bis mindestens 2025 verlängert. Die Kaufprämie für Elektroautos soll länger gelten und für Fahrzeuge mit einem Preis unter 40.000 Euro angehoben werden.
- Es soll unter anderem der Ausbau der **Ladesäuleninfrastruktur** für die Elektromobilität bis 2025 gefördert werden. Bis 2030 sollen in Deutschland insgesamt 1 Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Durch eine Versorgungsaufgabe wird verbindlich geregelt, dass an allen Tankstellen in Deutschland Ladepunkte angeboten werden. Insbesondere werde in europarechtlich vorgesehenen Ausnahmefällen von regionalem Marktversagen den Verteilnetzbetreibern ermöglicht, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten.
- Rechtliche Hürden beim Aufbau von Ladeinfrastruktur werden unter anderem durch einen beschleunigten **Netzanschluss** von Ladeinfrastruktur in der Netzanschlussverordnung, durch Rechtssicherheit bei der Berechnung von Umlagen, sowie durch **Steuerbarkeit/Lastmanagement** von Ladeinfrastruktur für ein netzdienliches Laden beseitigt.
- Um die anvisierte Zahl der E-Fahrzeuge auch qualitativ hochwertig versorgen zu können, sollen die **Verteilnetzbetreiber** in die Intelligenz und Steuerbarkeit der Netze investieren. Die Rahmenbedingungen hierfür sollen geschaffen werden.
- Die Ansiedlung einer **Batteriezellproduktion** in Deutschland soll gefördert werden.

Neue Fördermaßnahmen sind auch im Bereich des **Straßengüterverkehrs** geplant:

- Die Anschaffung von LKW mit alternativen, klimaschonenden Antrieben, wie Wasserstofftechnologien, sowie die entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur wird gefördert.
- Ab 2023 will die Bundesregierung zusätzlich einen CO₂-Aufschlag auf die LKW-Maut durchsetzen.
- Zur Erzeugung von PtX-Kraftstoffen (Power-to-X: Treibhausgasneutrale Kohlenwasserstoffe durch Zusammensetzung von Wasserstoff aus EE und Kohlendioxid aus Industrieabgasen oder aus der Luft) in der Industrie, der Chemie sowie im Luft-, Schwerlast und Schiffsverkehr sollen die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. Mit deren Einsatz im größeren Maßstab wird aber erst längerfristig gerechnet.

Schließlich befasst sich der Verkehrsteil auch mit der künftigen Rolle von **Biokraftstoffen**:

- Die Nutzung von **Biokraftstoffen** im Kraftstoffmix soll den fossilen Anteil im Kraftstoff senken und die Höhe der CO₂-Bepreisung verringern. Biokraftstoffe, die bisher auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellt wurden, sollen künftig stärker aus Abfall- und Reststoffen resultieren. Die Erzeugung von flüssigen und gasförmigen regenerativen Kraftstoffen in Biogas- und Syntheseanlagen wird unterstützt, um sie mittel- und langfristig in bestimmten Segmenten des Verkehrssektors nutzen zu können. Weitere Anbaufläche für Bioenergie kommen aufgrund der Flächenrestriktionen nicht in Betracht.

Bewertung: Die Bundesregierung setzt beim Straßenverkehr weiter stark auf den Ausbau der Elektromobilität in der nahen Zukunft. Überlegungen zur Reduzierung des Individual- und Güterverkehrs auf der Straße bzw. dessen Verlagerung spielen in dem Papier keine unmittelbare Rolle. Wie bisher setzt man auf Kaufanreize für neue Technologien. Rechtlich spannend wird die Umsetzung der Vorgaben zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur und besonders zur Rolle der Netzbetreiber in diesem Zusammenhang.

Landwirtschaft

Im Sektor Landwirtschaft setzt die Bundesregierung auf Maßnahmen, betreffend die Reduzierung von Stickstoffüberschüssen und Ammoniak- und Lachgasemissionen über das Düngerecht. Die energetische Nutzung von Wirtschaftsdüngern tierischer Herkunft, sowie landwirtschaftlicher Reststoffe in Biogasanlagen sowie die gasdichte Lagerung von Gärresten sollen gefördert werden. Emissionsminderungen in der Tierhaltung werden angestrebt, aber kaum durch konkrete Maßnahmen unterlegt. Die in der Landwirtschaft und Gartenbau eingesetzte Technik könne durch einen fortwährend geförderten und weiter zu entwickelndem Einsatz erneuerbarer Energien energieeffizienter werden. Angesprochen wird auch die Bodenerhaltung bei Ackerflächen, bei Dauergrünland und von Mooren sowie eine nachhaltige Waldbewirtschaftung.

Bewertung: Im Bereich der Landwirtschaft werden heiße Eisen wie die Massentierhaltung und großflächige Monokulturen nicht konkret angegangen. Auch die Ziele der künftigen Waldbewirtschaftung sind noch sehr allgemein formuliert. Es ist abzuwarten, welche Konkretisierungen der rechtliche Umsetzungsprozess noch bringen wird.

Industrie

Im Industriesektor fokussiert sich die Bundesregierung zur Minderung von CO₂-Emissionen im Allgemeinen vor allem auf die Weiterentwicklung bestehender Fördermaßnahmen im Bereich Energie- und Ressourceneffizienz und Erneuerbare-Energien-Ausbau. Die bisherige wettbewerbliche Vergabe von Fördermitteln, die zur Stromeffizienz beitragen, soll auf den Bereich der Wärme ausgeweitet werden.

Von Bedeutung sind auch ein geplantes Förderprogramm („nationales Dekarbonisierungsprogramm“) zur Entwicklung, Demonstration und Markteinführung von Technologien zur Vermeidung produktionsbedingter THG-Emissionen (etwa in der Stahl- oder Zementindustrie), die Ausweitung des NER300-Programms auf innovative, CO₂-arme Produktionsprozesse und die angekündigte Ausweitung von Mindeststandards für Effizienz im Rahmen der EU-Ökodesignrichtlinie.

Bewertung: Die erheblichen Dekarbonisierungsherausforderungen im Industriesektor werden erkannt, bislang aber der Umbau emissionsintensiver Produktionsprozesse noch nicht forciert. Wenn sich der Bund hier stärker engagieren und etwa Investitionszuschüsse vergeben möchte, wird die Vereinbarkeit mit dem Europäischen Beihilfenrecht ein großes Thema sein.

Sonstige Maßnahmen und Festlegungen

Überdies stellt die Bundesregierung Einzelmaßnahmen außerhalb der Sektoren vor.

- Förderung von Forschung und Innovation – ohne Konkretisierung.
- Energieverbrauch der digitalen Technologien. Der Bedarf an Rechnerleistung dieser Technologien müsse durch Fortschritte in der Digital- und Leistungselektronik gesenkt werden.
- Die zunehmende Rolle des „grünen“ Wasserstoffs wird von der Bundesregierung nochmals betont. Er spiele für den Umbau der Wirtschaft eine zentrale Rolle. Bis zum Ende dieses Jahrs wird daher eine Wasserstoffstrategie vorgelegt, die Wasserstoff sektorübergreifend betrachte.
- Untersucht werden soll zudem die Speicherung und Nutzung von CO₂, welches aus Industrieprozessen herrührt und nicht anderweitig vermieden werden könne.
- Der Kabinettausschuss Klimaschutz, das sog. „Klimakabinett“ wird unbefristet eingesetzt und soll die Aufgabe wahrnehmen, jährlich die Wirksamkeit, Effizienz und Zielgenauigkeit der Maßnahmen zu überprüfen. Auf dieser Grundlage sollen dann weitere notwendige Maßnahmen ermittelt und umgesetzt werden.

Bewertung: Auch bei den übergreifenden Themen bleibt das Papier eher vage. Erst in den kommenden Jahren wird sich zeigen, ob eine tatsächlich wie rechtlich fassbare Zukunftsstrategie zum Klimaschutz entwickelt wird. Für das Klimakabinett stehen in den kommenden Jahren noch zahlreiche schwierige Aufgaben an.