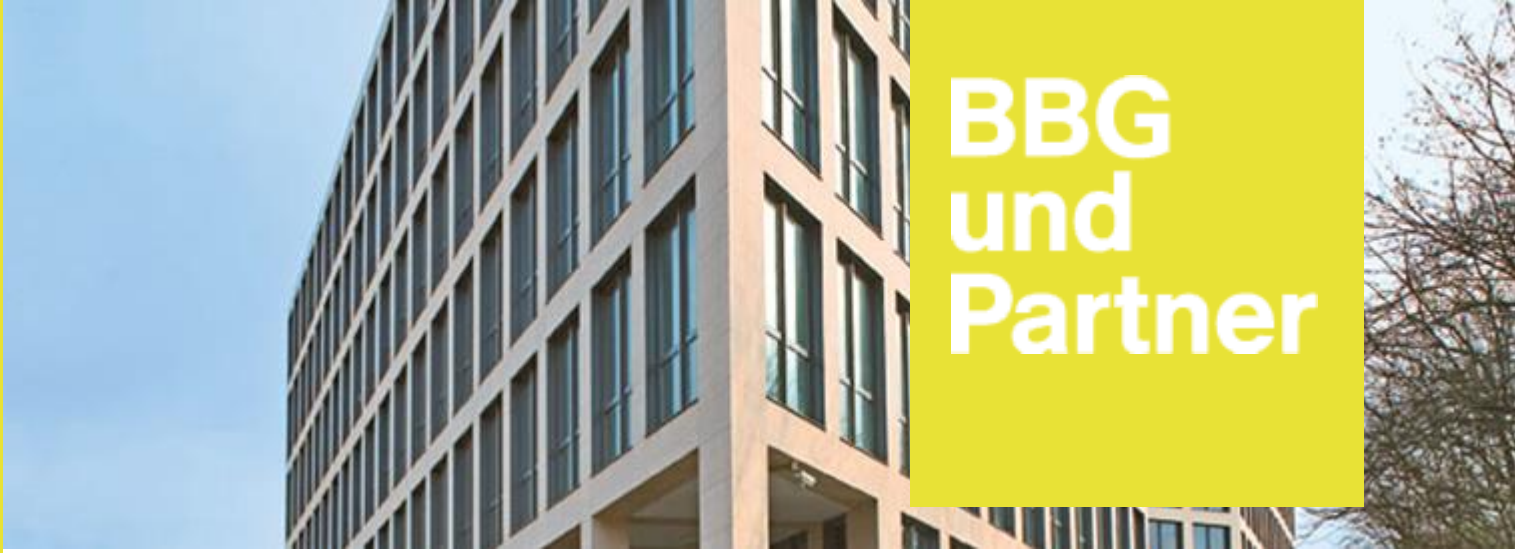

UPDATE UMWELTRECHT - GESETZGEBUNG

DR. PETER SCHÜTTE / DR. MARTIN WINKLER*

Berichtszeitraum: 08.04.2019 bis 12.07.2019

Im Berichtszeitraum wurde durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ein Gesetzentwurf für ein „Kohlekraftwerk-Sofortmaßnahme-Gesetz“ vorgelegt. Dieses orientiert sich an den Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ und soll den gesetzlichen Einstieg in den Kohleausstieg markieren (A.). Des Weiteren wurden gleich mehrere Gesetzesinitiativen eingebracht, die sich mit der wachsenden Wolfspopulation in Deutschland auseinandersetzen und unterschiedliche Maßnahmen für ein flexibles Wolfsmanagement vorsehen (B.). Darüber hinaus veröffentlichte die Bundesregierung den „Zweiten Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019“. Dieser konstatiert, dass der Ausbau der erneuerbaren Energien zwar stetig voranschreitet, jedoch noch erheblicher Handlungsbedarf an anderer Stelle besteht (C.). Im Zusammenhang mit dem Thema Klimaschutz im Verkehr ist auch der Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1 der nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ zu nennen (D.). Der Beitrag schließt mit einem Überblick über weitere Entwicklungen im Berichtszeitraum und thematisiert insbesondere den Gesetzentwurf über eine steuerliche Förderung der Elektromobilität sowie einen weiteren Entwurf zur Wiedereinführung der Länderöffnungsklausel zur Regelung von Mindestabständen für Windenergieanlagen (E.).

A. KOHLEKRAFTWERK-SOFORTMASSNAHME-GESETZ

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat am 07.05.2019 einen Entwurf für ein „Kohlekraftwerk-Sofortmaßnahme-Gesetz“ vorgelegt.[1] Dieses sieht die Stilllegung von Erzeugungskapazitäten von 3 GW für Braunkohle und 4 bis 7,7 GW für Steinkohle bis spätestens 31.12.2022 vor.

---

* Dr. Martin Winkler ist Mitglied der Clearingstelle EEG. Der Beitrag erscheint in ähnlicher Form in der Zeitschrift für Umweltrecht (ZUR). Der Bericht gibt ausschließlich die persönliche Meinung der Autoren wieder.

[1] BT-Drs. 19/9920, abrufbar unter: http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/search/find_without_search_list.do?selId=247726&method=select&offset=0&anzahl=100&sort=3&direction=desc – zuletzt abgerufen am 27.06.2019 um 14:25.

Im Vordergrund soll zunächst die einvernehmliche Lösung mit den Kraftwerksbetreibern stehen.[2] Damit schließt sich der Entwurf den Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ an.[3] Für den Fall des Scheiterns einvernehmlicher Verhandlungen will das Gesetz jedoch auch Instrumentarien zur Verfügung stellen, um die erforderliche Menge an Kraftwerkskapazitäten in verhältnismäßiger und entschädigungsfreier Weise stillzulegen. Zudem solle die Genehmigung neuer Kohlekraftwerke untersagt sowie aus der Stilllegung folgende überschüssige Berechtigungen für den Emissionshandel aus den Versteigerungen herausgenommen werden.[4] Der Gesetzentwurf solle somit den „Einstieg in den Kohleausstieg“ ermöglichen.[5]

Diese Ziele sollen grundlegend durch eine Anpassung des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) umgesetzt werden: Der Gesetzentwurf sieht vor, neue §§ 13k und 13l in das EnWG einzufügen. § 13k EnWG-E sieht vor, die Bundesregierung zu verpflichten, einen Sofortmaßnahmeplan zur Stilllegung von Erzeugungsanlagen, die Braunkohle oder Steinkohle verwenden, zu erarbeiten. Gem. § 13k Abs. 3 soll der Sofortmaßnahmeplan bereits rechtsverbindliche Verpflichtungen der Betreiber zur Stilllegung einzelner Anlagen enthalten. Die Betreiber selbst sollen eine solche Verpflichtung durch unwiderrufliche Anzeige der endgültigen Stilllegung eines Kohlekraftwerks bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) bis zum 29.06.2020 erklären. Mit der Anzeige soll sodann die Berechtigung zum Betrieb nach § 4 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zum genannten Zeitpunkt erlöschen.

Sodann sieht § 13l EnWG-E Ersatzmaßnahmen für den Fall vor, dass bis zum 30.06.2020 kein Sofortmaßnahmeplan vorliegen oder dieser keine ausreichenden rechtsverbindlichen Verpflichtungen aufstellen sollte. Hier statuiert § 13l eine Verordnungsermächtigung, mittels derer die Bundesregierung ermächtigt werden soll, die aus Gründen des Klimaschutzes erforderliche Höhe der abzuschaltenden Kapazitäten und Kraftwerke sowie den konkreten Abschalttermin festzulegen. Zur Bestimmung der stillzulegenden Kraftwerke und des spezifischen Stilllegungsdatums sollen hierfür gem. Absatz 5 insbesondere die Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit sowie

1. das Alter und Modernisierungen,
2. der Effizienzgrad und
3. der Ausstoß von Treibhausgasen

der einzelnen Kraftwerke herangezogen werden können. Die Stilllegungen sollen sodann gestaffelt erfolgen; jährlich sollen Kohlekraftwerke mit einer elektrischen Nettoleistung von 1 GW abgeschaltet werden.

Des Weiteren sollen gemäß eines neuen § 4a BImSchG für die Errichtung und den Betrieb von Braun- oder Steinkohlekraftwerken keine Genehmigungen mehr erteilt werden. Ausnahmen sollen für Kraftwerke gelten, die bis zum Inkrafttreten der gesetzlichen Regelung erteilt wurden. Genehmigungen für die Änderung des Betriebs sollen nur noch erteilt werden dürfen,

---

2 BT-Drs. 19/9920, S. 2.

3 Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, Abschlussbericht, S. 62. Dort konstatiert die Kommission, dass sie bis 2022 einen Kapazitätsrückgang von „annähernd 5 GW“ bei Braunkohlekraftwerken und 7,7 GW bei Steinkohlekraftwerken gegenüber 2017 für zwingend erforderlich halte.

4 BT-Drs. 19/9920, S. 2.

5 BT-Drs. 19/9920, S. 1.

wenn dadurch bei dem jeweiligen Kraftwerk „ein Absenken des Ausstoßes von Treibhausgasemissionen bewirkt wird“.

Zudem soll das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) in der Gestalt geändert werden, dass durch einen neuen § 8 Abs. 1a TEHG „aus der zu versteigernden Menge Berechtigungen in der fünffachen Höhe des Fünfjahresdurchschnitts der Emission der betreffenden Anlage“ gelöscht werden müssen.

Die vorläufige Beschlussempfehlung spricht sich dafür aus, den Gesetzentwurf abzulehnen.[6]

B. GESETZESINITIATIVEN ZUM WOLFSMANAGEMENT

Im Berichtszeitraum wurden gleich mehrere Gesetzesinitiativen in den Bundestag eingebracht, die sich mit der Frage nach dem korrekten Umgang mit der zunehmenden Anzahl von Wölfen in Deutschland befassen.

> **Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 19/10899):**[7]
Kernanliegen des Entwurfs ist es ausweislich der Begründung, die Rechtssicherheit bei der Erteilung von Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten zu erhöhen.[8] Vorab adressiert der Entwurf das Verbot der Fütterung von Wölfen durch Menschen, um eine Gewöhnung (Habituierung) zu vermeiden. Zu diesem Zweck sieht das Gesetz die Implementierung eines neuen § 45a Abs. 1 BNatSchG vor:

> *„Das Füttern und Anlocken mit Futter von wildlebenden Exemplaren der Art Wolf (Canis lupus) ist verboten. Ausgenommen sind Maßnahmen der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde. § 45 Absatz 5 findet keine Anwendung.“*

Anschließend definiert der ebenfalls neu vorgeschlagene § 45a Abs. 2 BNatSchG, unter welchen Voraussetzungen Wölfe nach Rissen von Nutztieren abgeschossen werden dürfen. Sofern Schäden nicht einem einzelnen Tier zugeordnet werden können, solle der Abschuss weiterer einzelner Tiere bis zum Ausbleiben der Schäden fortgesetzt werden können,

> *„wenn Schäden bei Nutztierrissen keinem bestimmten Wolf eines Rudels zugeordnet worden sind, der Abschuss von einzelnen Mitgliedern des Wolfsrudels in engem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit bereits eingetretenen Rissereignissen auch ohne Zuordnung der Schäden zu einem bestimmten Einzeltier bis zum Ausbleiben von Schäden fortgeführt werden darf.“*

In diesem Zusammenhang soll auch der artenschutzrechtliche Ausnahmegrund nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG neu gefasst werden. Demnach soll eine Ausnahme vom Zugriffsverbot des § 44 BNatSchG zur *„Abwendung ernster land-, forst-*

---

6 BT-Drs. 19/11174, S. 2.

7 BT-Drs. 19/10899, abrufbar unter: http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/search/find_without_search_list.do?selId=248592&method=select&offset=0&anzahl=100&sort=3&direction=desc – zuletzt abgerufen am 11.07.2019 um 10:36.

8 BT-Drs. 19/10899, S. 1.

, fischerei- oder wasserwirtschaftlicher oder sonstiger ernster Schäden" ermöglicht werden. Zudem soll eine Tötung („Entnahme") auch im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG im *„Interesse des Menschen"* möglich sein. Dies betreffe Fälle, in denen ein Wolf einen Menschen verletzt, ihn verfolgt oder sich ihm gegenüber unprovoziert aggressiv gezeigt hat.[9]

> **Gesetzentwurf der Fraktion der FDP (BT-Drs. 19/10792):**[10]
Der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP sieht insbesondere eine Änderung des Bundesjagdgesetzes vor. Durch einen neu eingefügten § 26 Abs. 2 BJagdG soll es Jagdausübungsberechtigten sowie Eigentümern bzw. Nutzungsberechtigten eines Grundstücks ermöglicht werden, zum Verscheuchen eines Wolfes von besiedelten Gebieten oder Gebieten mit Nutztierhaltung nicht-letale Vergrämungsmittel einzusetzen. Darüber hinaus sollen diese Rechte jedermann zustehen, der generell zum Einsatz dieser Vergrämungsmittel berechtigt ist, um einen Wolf bei Annäherung an Menschen zu verscheuchen. Ergänzend soll ein neuer § 27a Abs. 1 BJagdG die finanzielle Unterstützung von Nutztierhaltern zur Förderung des Herdenschutzes bei Schäden durch geschützte Wildtiere sichern.[11]

Des Weiteren sieht der Entwurf eine Änderung der Verordnung über die Jagdzeiten (JagdzeitV) vor, welche in „Verordnung über die Jagdzeiten und die Zulassung der Jagd auf streng geschütztes Wild" umbenannt werden soll.[12] Durch einen neuen § 2 JagdzeitV sollen die Bundesländer Gebiete festlegen können, in denen die Jagd auf Wölfe in einem festzulegenden Zeitraum erlaubt wird, um:

- einen effektiven Deichschutz sicherzustellen,
- Wölfe aus besiedelten Gebieten fernzuhalten,
- nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln schützbare Nutztierherden zu sichern,
- erhebliche wirtschaftliche Schäden von Weidetierhaltern abzuwehren,
- den Bestand anderer Wildtierarten im konkreten Gebiet zu sichern, die andernfalls in ihrer regionalen Population gefährdet wären, oder
- anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerecht zu werden.

Daneben sieht der Entwurf die weitere Möglichkeit zur Genehmigung der zeitlich beschränkten Jagd vor, wenn anzunehmen ist, dass sich in dem fraglichen Gebiet verhaltensauffällige Wölfe aufhalten. Ein solcher Fall liege vor, wenn die Wölfe

- sich nachweislich nicht mit den in § 26 Absatz 2 Bundesjagdgesetz zugelassenen Mitteln fernhalten lassen,
- sich nachweislich mehr als einmal an einen Menschen angenähert oder Herdenschutzzäune übersprungen haben.

---

9 BT-Drs. 19/10899, S. 9.

10 BT-Drs. 19/10792, abrufbar unter: http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/search/find_without_search_list.do?selId=249263&method=select&offset=0&anzahl=100&sort=3&direction=desc – zuletzt abgerufen am 11.07.2019 um 10:36.

11 BT-Drs. 19/10792, S. 3.

12 BT-Drs. 19/10792, S. 4.

> **Gesetzentwurf des Landes Mecklenburg-Vorpommern (BT-Drs. 140/19):**[13]
Das Land Mecklenburg-Vorpommern leitete Anfang April 2019 ebenfalls einen Entwurf für ein „Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes“ ein.

Dieser sieht ebenfalls eine Änderung des Wortlauts des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG vor, indem der Begriff des „ernsten“ Schadens eingefügt werden soll. Dies meine einen mehr als nur geringfügigen Schaden von einigem Gewicht. Jedoch bedürfe es keiner unzumutbaren Belastung im Sinne des § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, insbesondere keiner Existenzgefährdung oder eines unerträglichen Eingriffs in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs.[14] Auch sieht der Entwurf die Implementierung eines § 45a BNatSchG vor, welcher in seinem Wortlaut dem Entwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 19/10899) entspricht.[15]

> **Gesetzesentwurf des Landes Sachsen (BT-Drs. 162/19):**[16]
Die Gesetzesinitiative des Landes Sachsen sieht zunächst einen neuen § 45 Abs. 7 Nr. 6 BNatSchG vor: Demnach sollen Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall erlassen werden können:

> *„um bezüglich der Art Wolf (canis lupus) unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß die Entnahme einer begrenzten Anzahl von Wölfen zu erlauben.“*

Zur Konkretisierung dieser Voraussetzungen soll das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) sodann ermächtigt werden, Managementmaßnahmen für die Art Wolf durch eine Rechtsverordnung festzulegen.[17] Die rechtliche Möglichkeit, unter strenger Kontrolle selektiv und in beschränktem Ausmaß Exemplare des Wolfs zu entnehmen, ergebe sich insbesondere aus den europäischen Ausnahmeregelungen. Die aktuell in Deutschland geltenden Ausnahmeregelungen seien nicht ausreichend, um Konfliktsituationen ausreichend beherrschen zu können.[18]

C. ZWEITER FORTSCHRITTSBERICHT ZUR ENERGIEWENDE

Anfang Juni veröffentlichte die Bundesregierung ihren zweiten „Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019“.[19] Sie stellt zunächst fest, dass vor allem der Ausbau von Wind- und Solaranlagen stark voranschreite.[20] Gleichwohl bestehe weiterhin starkes Handlungspotential, um die aktuellen Defizite der Klimapolitik bewältigen zu können. Der Anteil der erneuerbaren Energien

---

13 BT-Drs. 19/10792, abrufbar unter: http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/search/find_without_search_list.do?selId=249263&method=select&offset=0&anzahl=100&sort=3&direction=desc – zuletzt abgerufen am 11.07.2019 um 10:36.

14 BT-Drs. 140/19, S. 3.

15 Vgl. hierzu: BT-Drs. 19/10899, S. 4 mit BT-Drs. 140/19, S. 1.

16 BT-Drs. 162/19, abrufbar unter: http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/search/find_without_search_list.do?selId=245776&method=select&offset=0&anzahl=100&sort=3&direction=desc – zuletzt abgerufen am 11.07.2019 um 11:02.

17 BT-Drs. 162/19, S. 1.

18 BT-Drs. 162/19, S. 2.

19 BT-Drs. 282/19, abrufbar unter: http://dipbt.bundestag.de/dip21.web/search/find_without_search_list.do?selId=249162&method=select&offset=0&anzahl=100&sort=3&direction=desc – zuletzt abgerufen am 27.06.2019 um 17:03.

20 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 6.

am Bruttostromverbrauch habe im Jahr 2017 bereits etwa 36 Prozent betragen.[21] Damit liege ihr Anteil bereits heute über dem für 2020 festgelegten Ziel. Zudem führe der auf Grundlage des EEG 2017 vollzogene Paradigmenwechsel hin zu wettbewerblich ermittelten Fördersätzen zu einem deutlich kosteneffizienteren Ausbau der erneuerbaren Energien.[22]

Im Bereich des Energieeffizienzziels bis zum Jahr 2020 konstatiert die Bundesregierung erhebliche Defizite: Der Primärenergieverbrauch sei im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent gestiegen, was vor allem auf das starke Wirtschaftswachstum zurückzuführen sei. Trotz sämtlicher Bemühungen würde das Energieeinsparziel von 20 Prozent bis 2020 aller Voraussicht nach verfehlt.[23]

Im Bereich Verkehr sei ein Anstieg des Endenergieverbrauchs von 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und insgesamt 6,5 Prozent gegenüber dem Jahr 2005 festzustellen. Infolgedessen sei davon auszugehen, dass das für 2020 gesetzte Ziel einer Reduktion um 10 Prozent unter den gegebenen Bedingungen erst nach 2030 erreicht werden könne. In diesem Zusammenhang spricht der Bericht von der Notwendigkeit einer „Trendumkehr".[24] Zu diesem Zweck hat die Bundesregierung im September 2018 die Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität" geschaffen, welche Zukuftsfragen der Mobilität aufbereiten und Handlungsempfehlungen in den Bereichen Klimaschutz im Verkehrssektor, alternative Antriebe und Kraftstoffe, Digitalisierung, Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandorts Deutschland, Infrastruktur und Netze sowie Standardisierung formulieren soll (Näheres hierzu unter D. Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität – Zwischenbericht der AG 1).

Die Treibhausgasemissionen seien im Jahr 2017 leicht und nach erster Schätzung 2018 deutlich zurückgegangen. Der Bericht verzeichnet einen Rückgang der Emissionen gegenüber 1990 von insgesamt 27,5 Prozent im Jahr 2017.[25] Bis zum Jahr 2020 fehlen noch 12,5 Prozent, um das Reduktionsziel von 40 Prozent zu erreichen.

Im Hinblick auf eine optimierte Umsetzung der Energiewende müsse insbesondere der beschlossene Netzausbau zügig umgesetzt werden. Im Interesse einer erfolgreichen Energiewende seien zudem Digitalisierung, Wärmewende, Sektorkopplung sowie die Energieforschung weitere Schlüssel. Zu diesem Zweck seien zeitig und mit der entsprechenden Planungssicherheit die Rahmenbedingungen anzupassen.[26]

Nach einer sich anschließenden Stellungnahme einer Experten-Kommission zum Monitoring-Prozess greife der Fortschrittsbericht aus dem BMWi insgesamt zu kurz. Die Schlussfolgerungen und Ausblicke seien „nicht überzeugend." Dem zweiten Fortschrittsbericht fehle es weitgehend an konkreten Maßnahmen und Umsetzungshinweisen. Ohne eine Stilllegung der Kohlekraftwerke zusammen mit der Steigerung des Anteils der erneuerbaren Energien auf mindestens 65 Prozent des Stromverbrauchs sei das Emissionsziel für 2030 auf keinen Fall zu erreichen.[27]

---

21 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 6.
22 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 6.
23 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 7.
24 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 8.
25 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 8.
26 Zweiter Fortschrittsbericht zur Energiewende 2019, S. 9.
27 Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft": Stellungnahme zum zweiten Fortschrittsbericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2017, Z-13.

D. NATIONALE PLATTFORM „ZUKUNFT DER MOBILITÄT“ – ZWISCHENBERICHT DER AG 1

Ein erster Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1 der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“, die sich für den Klimaschutz im Verkehr verantwortlich zeichnet, wurde im März 2019 veröffentlicht.[28] Im Vordergrund steht hierbei die Empfehlung eines Einsparungsziels von 40 Prozent weniger CO_2 im Verkehr bis zum Jahr 2030. Darauf aufbauend hat die AG 1 sechs Handlungsfelder identifiziert, aus denen sich ein hohes Potential zur Reduzierung der Emissionen ergeben solle, um das Sektorziel einer CO_2-Reduktion um 40 bis 42 Prozent auf ein Maximum an 98 Mio. Tonnen bis 2030 zu erreichen.

Diskutiert werden unterschiedliche Technologien, die alternativ zu diesel- oder benzinbetriebenen Verbrennungsmotoren zum Einsatz kommen können. Im Jahr 2015 habe sich der Bestand der elektrifizierten Pkw auf 19.000 Stück belaufen. Die Industrie (BEV, PHEV) erachte 7 bis 10,5 Mio. elektrifizierte Pkw bis zum Jahr 2030 als ambitioniert aber möglich.[29] Zu diesem Zweck müsse der Anteil an Neuzulassungen auf 40 bis 45 Prozent ab 2025 steigen, um ca. 7 Mio. elektrifizierte Fahrzeuge bis 2030 zu erreichen. Es sei festzustellen, dass der Antriebswechsel bei Pkw und insbesondere bei Lkw mit 9 bis maximal 41 Mio. Tonnen insgesamt den größten CO_2-Minderungseffekt herbeiführen würde.[30]

Zur Steigerung der Fahrzeugeffizienz sei es vor allem von Bedeutung, langfristig verlässliche Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung von Fahrzeugen zu schaffen. Dies betreffe CO_2-Flottengrenzwerte, jedoch auch technische Vorgaben mit Relevanz für die Fahrzeugeffizienz wie aerodynamische Eigenschaften. Zur Steigerung der Systemeffizienz wird vor allem die Erhöhung des Besetzungsgrades im Pkw-Verkehr aufgegriffen, welcher mit durchschnittlich 1,5 Personen pro Pkw aktuell ein großes Verbesserungspotential biete.[31] Daneben wird die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen diskutiert.

Im Rahmen der regenerativen Kraftstoffe werden vor allem Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe betrachtet. Auch langfristig würden flüssige und gasförmige Energieträger im Verkehrssektor benötigt, um die Klimaziele von Paris einhalten zu können. Es könne nicht ausschließlich auf die Elektromobilität als Zukunftslösung abgestellt werden.[32] Nach Angabe der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) habe die CO_2-Einsparung durch Biokraftstoffe im Verkehrssektor im Jahr 2017 7,7 Mio. Tonnen betragen.

Zur Stärkung des Schienenpersonen-, Bus-, Rad- und Fußverkehrs soll vor allem die Verlagerung des Verkehrs auf die Verkehrsträger des öffentlichen Personen- sowie des Fuß und Radverkehrs im Vordergrund stehen. Im Sinne einer Attraktivitätsoffensive müsse zunächst die Wettbewerbsfähigkeit dieser Verkehrsformen aus Sicht der Nutzer/innen weiter

---

28 Der Zwischenbericht AG 1 aus März 2019 kann abgerufen werden unter: https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-con-tent/uploads/2019/03/Zwischenbericht-03_2019-der-AG1-Klimaschutz-der-NPM-Wege-zur-Erreichung-der-Klimaziele-2030-im-Verkehrssektor.pdf.

29 AG 1 Zwischenbericht aus März 2019, S. 22.

30 AG 1 Zwischenbericht aus März 2019, S. 22.

31 AG 1 Zwischenbericht aus März 2019, S. 28.

32 AG 1 Zwischenbericht aus März 2019, S. 30.

verbessert werden. Sodann müssten im Rahmen einer Kapazitätsoffensive die infrastrukturellen, Fahrzeug- und personellen Kapazitäten für Wachstum geschaffen werden.[33]

Auch zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie der Binnenschifffahrt sei die Verlagerung von Transporten auf den Schienengüterverkehr sowie auf die Binnenschifffahrt von zentraler Bedeutung. In diesem Bereich sei eine Steigerung der Güterverkehrsleistung von bis zu 25 Prozent im Bereich des Schienengüterverkehrs und bis zu 9,5 Prozent in der Binnenschifffahrt möglich.

Im Bereich der Digitalisierung greift der Bericht verschiedene alternative Ansätze auf, deren Auswirkungen sich heute noch nicht abschließend beurteilen ließen. Im Bereich des Straßenverkehrs könne z.B. eine effizientere Fahrweise durch Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen, die Optimierung von Routen durch mehr Effizienz beim Parkplatzsuchverkehr sowie eine Verflüssigung des Verkehrs durch Erhöhung der Auslastung im Personen- und Güterverkehr und schließlich die Vermeidung von Unfällen und Staus erreicht werden.

Der Bericht schließt mit der Mahnung für eine notwendige Trendwende, um das THG-Minderungsziel von 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 bis zum Jahr 2030 zu erreichen. Gleichwohl hält die Bundesregierung das Sektorziel 2030 des Klimaschutzplans 2050 im Grundsatz für erreichbar. Die identifizierten Instrumente seien in der Lage, zusammen mit den bereits beschlossenen EU-Standards, ein Ziel von 29 bis 39 Mio. Tonnen zu erschließen. Jedoch würden die bisher aufgezeigten Instrumente nicht ausreichen, um das Klimaziel zu erreichen. Es verbleibe eine signifikante Lücke in Höhe von 16 bis 26 Mio. Tonnen CO_2.[34]

E. SONSTIGE RECHTSAKTE, PROGRAMMATISCHE PAPIERE UND MITTEILUNGEN

> Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen vom 08.05.2019 für ein Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften.[35]

> Gesetzentwurf der FDP-Fraktion zur Wiedereinführung der Länderöffnungsklausel zur Vorgabe von Mindestabständen zwischen Windenergieanlagen und zulässigen Nutzungen.[36]

> Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes: Betrifft die Ungleichbehandlung von Sportanlagen i.S.d. § 18 BImSchV mit Kinder- und Ballspielplätzen gem. § 22 Abs. 1a BImSchG.[37]

---

33 AG 1 Zwischenbericht aus März 2019, S. 36.

34 AG 1 Zwischenbericht aus März 2019, S. 53.

35 Siehe https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_IV/19_Legislaturperiode/Gesetze_Verordnungen/G-E-Mobilitaet/0-Gesetz.html - abgerufen am 11.07.2019 um 12:37.

36 BT-Drs. 19/11094, S. 1.

37 BT-Drs. 209/19.

> Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Finanzierungskreislaufes Straße (Finanzierungskreislaufaufhebungsgesetz – FKAufhG): Der Entwurf sieht die Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen des Finanzierungskreislaufes Straße zugunsten einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckbindung der Mauteinnahmen vor.[38]

[38] BT-Drs. 19/10993.