

Verteiler:

Erweitertes Präsidium
Fachausschüsse
Landesverbände

Rundschreiben

| | |
|-------------------|---------------------------------------|
| Nummer | 041/2019/a |
| Autor | Tatjana Kronenbürger |
| Telefon-Durchwahl | 030 40 50 228-63 |
| Telefax-Durchwahl | 030 40 50 228-88 |
| E-Mail | TKronenbuenger@ dslv.spediteure.de |
| Anlagen | 1 |
| Datum | 26. Februar 2019 |

BMU legt ersten Entwurf eines Bundes-Klimaschutzgesetzes vor

Das BMU hat einen Referentenentwurf für das geplante Bundes-Klimaschutzgesetz vorgelegt, mit dem zur Einhaltung der europäischen Klimaschutzziele die THG-Reduktionsbeiträge für einzelne Sektoren nun gesetzlich normiert werden. Demnach soll der Verkehr seine jährlichen THG-Emissionen linear senken, um bis zum Jahr 2030 eine Reduktion in Höhe von 40 bis 42 Prozent zu erreichen. Die Einhaltung der Zielsetzungen liegt in der Verantwortung der den Sektoren jeweils zugeordneten Bundesministerien. Das EU-Recht sieht Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der Minderungsziele vor. Diese wären aus den Haushalten der jeweiligen Ministerien zu leisten. Mit welchen Maßnahmen die Ziele erreicht werden sollen, ist derzeit offen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Deutschland hat sich bei den internationalen Klimaverhandlungen sowie auf europäischer Ebene für ambitionierte Klimaschutzziele eingesetzt. Auf europäischer Ebene hat Deutschland in den Sektoren außerhalb des Europäischen Emissionshandels ein Treibhausgas- (THG) Minderungsziel von 14 Prozent bis 2020 und 38 Prozent bis 2030 (jeweils gegenüber 2005) übernommen. Die Bundesregierung hat im November 2016 zudem den Klimaschutzplan (KSP) 2050 als deutsche Langfriststrategie für die Minderung von Treibhausgasen verabschiedet.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat nun einen ersten Entwurf für ein Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) an das Bundeskanzleramt übermittelt (siehe Anlage). Mit diesem sollen die Klimaschutzziele gesetzlich normiert werden. Dabei werden die Ziele des Klimaschutzplans 2050 in jährlich linear absinkende Jahresemissionsmengen für die Sektoren Energie, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft übertragen. Für den Verkehr sind dabei jährlich absinkende THG-Emissionen vorgesehen, um bis zum Jahr 2030 eine Reduktion in Höhe von 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu erreichen.

Die Einhaltung der Jahresemissionsmengen liegt demnach in der Verantwortung der zuständigen Bundesministerien, in deren Geschäftsbereich der jeweilige Sektor fällt. Das zuständige Ressort kann im Rahmen der Haushaltsaufstellung die Mittel, die für die einzelnen Klimaschutzmaßnahmen benötigt werden, beantragen. Werden die Vorgaben hingegen nicht eingehalten, werden in Übereinstimmung mit der EU-Klimaschutzverordnung Strafzahlungen an die EU fällig. Das Bundes-KSG sieht vor, dass die Zahlungen aus den Etats der zuständigen Bundesministerien zu leisten sind.

Das Umweltbundesamt (UBA) soll die Daten der THG-Emissionen in den Sektoren für das zurückliegende Kalenderjahr bis zum 15. März des Folgejahres erheben und veröffentlichen. Sollte ein Sektor seine Jahresemissionsmenge überschreiten, so ist vorgesehen, dass die Bundesregierung innerhalb von sechs Monaten nach Veröffentlichung der Emissionsdaten ein Sofortprogramm beschließt, das die Einhaltung der Jahresemissionsmenge des Sektors sicherstellt. In diesem Zusammenhang soll ein neues, siebenköpfiges "*Sachverständigenrat für Klimafragen*" die Wirksamkeit des bestehenden und geplanten Klimaschutzes kontrollieren.

„Maßnahmenprogramme“ mit konkreten Instrumenten zur Erreichung der Klimaschutzziele einzelner Sektoren müssen noch gesondert beschlossen werden. Für den Verkehrssektor soll die im Herbst 2018 vom BMVI eingerichtete Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ Maßnahmen erarbeiten.

Derzeit ist also noch völlig offen, wie der Verkehr seinen Beitrag leisten kann. Mit dem Bundes-KSG setzt das BMU den zweiten Schritt vor den Ersten. Werden Ausgleichszahlungen fällig, mit denen dann der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) belastet würde, könnte es zu einer Abwärtsspirale kommen. Denn in dem Fall stünde das Geld nicht mehr für den Ausbau der Verkehrswege und der Digitalisierung zur Verfügung. Diese Maßnahmen sind ebenfalls entscheidend für die Erreichung der Klimaschutzziele.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Tatjana Kronenbürger

Leiterin Gefahrgutlogistik und Umwelt
Leiterin Berufliche Bildung