

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter, Rosel Neuhäuser,  
Dr. Winfried Wolf, Carsten Hübner, Christine Ostrowski, Dr. Gregor Gysi  
und der Fraktion der PDS**

### **zur Erklärung der Bundesregierung zu den Ergebnissen der 5. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention in Bonn**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass die Bundesregierung, einlässlich der 5. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen (UNFCCC) über Klimaänderungen, das Ziel einer Reduktion von Treibhausgasen von 25 % bis zum Jahr 2005 auf der Basis des Jahres 1990 bekräftigt hat. Mit dieser Erklärung hat es sich die Bundesregierung zur Pflicht gemacht, durch bisher noch ausstehende Maßnahmen die angebliche Rolle Deutschlands als Klimaschutzvorreiter auszufüllen.

Die Bundesrepublik Deutschland emittiert pro Kopf 10,9 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr. Das sind zirka fünfmal mehr Klimagase als klimaverträglich und zehnmal mehr als in Afrika ausgestoßen werden. Die deutschen Emissionen liegen aber auch über denen anderer Industriestaaten. Sie liegen pro Kopf beispielsweise 20 % über denen in Japan und 70 % über dem Niveau der Schweiz. Von einer gegenwärtigen Vorbildrolle Deutschlands im Klimaschutz kann also nicht gesprochen werden.

Der Deutsche Bundestag ist sich darüber im Klaren, dass zahlreiche Produktionsstätten in anderen Teilen der Welt für die Rohstoffversorgung Deutschlands, für die Herstellung von Halbfabrikaten für deutsche Unternehmen oder für den deutschen Konsum arbeiten. Sie alle stoßen Klimagase aus, die nicht in die deutsche Klimabilanz eingehen. Deutschland exportiert im Gegenzug überwiegend höherveredelte Produkte, bei deren Produktion tendenziell deutlich weniger Klimagase ausgestoßen werden, als bei der Produktion bzw. Förderung sowie beim Transport von importierten niedrig veredelten Produkten und Rohstoffen. Im Nettoeffekt belastet die Produktions- und Konsumtionsweise Deutschlands, wie auch die der anderen Industriestaaten, das Weltklima mit deutlich mehr Klimagasen, als sich in den Länderstatistiken der UNFCCC wiederfinden. Dieser zusätzliche „ökologische Rucksack“, den auch die Bundesrepublik Deutschland anderen Völkern aufbürdet, muss bei der Klimastrategie der Bundesregierung Berücksichtigung finden.

Bundeskanzler Gerhard Schröder hat kürzlich eingeräumt, dass die bisher in Deutschland beschlossenen Maßnahmen bis zum Jahr 2005 lediglich eine Verringerung der Treibhausgasemissionen, bezogen auf 1990, um etwa 17 % ermöglichen würden. Momentan habe Deutschland diese Emissionen um 13,2 % verringert. Es sind also außerordentliche Anstrengungen notwendig, um das deutsche Klimaschutzziel zu erfüllen.

Mittelfristig muss jedoch weltweit der Ausstoß an Klimagasen nicht an politischen, sondern an den naturwissenschaftlich begründeten Notwendigkeiten ausgerichtet werden. Das bedeutet mindestens eine weltweite Halbierung dieser Emission bis Mitte des nächsten Jahrhunderts. Für die Industriestaaten heißt dies eine Reduktion von 80 % bis zum Jahr 2050, wenn den Entwicklungsländern tatsächlich eine Chance zur Entwicklung gegeben werden soll. Insofern kann auch das deutsche Klimaschutzziel von 25 % Reduktion bis zum Jahr 2005, bezogen auf 1990, nur ein Einstieg in eine zielführende Klimapolitik sein.

Gegenwärtig ist nicht abzusehen, wie die Bundesrepublik Deutschland wenigstens das selbstgesteckte Klimaschutzziel erreichen will. Eine an den Erfordernissen ausgerichtete Klimaschutzpolitik findet sich weder in Investitionsplänen der Wirtschaft noch denen der öffentlichen Haushalte wieder. Dies wird insbesondere im Verkehrsbereich deutlich. Die Bundesregierung scheint nicht gewillt, hier die fatalen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte wenigstens im Ansatz korrigieren zu wollen.

Die Verkehrspolitik des Bundes ist seit Jahrzehnten eine klimapolitische Katastrophe. Laut einer aktuellen Studie des Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie wird ohne Gegenmaßnahmen das Wachstum des Verkehrs bis zum Jahr 2020 sämtliche Einsparungen von Klimagasen in den anderen Bereichen zunichte machen. Allein die LKW-Emissionen werden drastisch um 38 % wachsen. Mit einem Anstieg von 46 Mio. auf 120 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent wird der Flugverkehr im Jahr 2020 das Klima genauso stark belasten wie der PKW-Verkehr.

Der Autoverkehr und seine Industrie wird weiterhin von der Bundesregierung gefördert. Die Berliner Tageszeitung „Tagesspiegel“ titelte kürzlich sarkastisch: „Rot-grüne Wende: Mehr Straße, weniger Schiene“. Vor einem Jahr schrieben SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in ihren Koalitionsvertrag: „Um die Modernisierung des Schienennetzes voranzutreiben, streben wir an, die Investitionsmittel für Straße und Schiene schrittweise anzugleichen.“ Doch diese Angleichung, die im Übrigen keinesfalls die seit Jahren andauernde Privilegierung des Autoverkehrs umkehren kann, lässt auf sich warten. Von den 60,7 Mrd. DM, die bis zum Jahr 2002 für Schiene und Straße ausgegeben werden sollen, fließen nur 28,57 Mrd. DM, das sind 47 %, in die Schiene. Der Straßenbau erhält dagegen 32,13 Mrd. DM, also 53 %.

Bei dieser Politik ist es nicht verwunderlich, dass weiterhin von den gegenwärtig 38 100 Kilometern betriebenen Schienenstrecken der Bahn 11 000 Kilometer, also mehr als ein Viertel, und in der Regel die für die Flächenbahn so wichtigen Nebenstrecken von der Schließung bedroht sind. Wenn man berücksichtigt, dass 90 % der Reiseaufkommens der Bahn Reisen unter 50 Kilometern sind, wird auch hier die Schiefelage der Verkehrspolitik deutlich.

Anstatt den Kahlschlag bei der Flächenbahn oder im öffentlichen Personennahverkehr zu stoppen, soll das unsinnige einspurige Torso des Milliardengrabs Transrapid finanziert werden. Ein Projekt, das sich nur rechnet, wenn zusätzlicher Verkehr produziert wird. Um den Preis von 150 DM pro Ticket zu halten, müssten im Jahr 8 Millionen Menschen transportiert werden. Im Moment reisen zwischen Hamburg und Berlin aber nur ganze 2 Millionen. Und zwar auf

Schiene, Straße und in der Luft. Alles Verkehrsträger, die es später weiterhin neben dem Transrapid geben wird.

Die Energiepolitik droht durch die von der Bundesregierung unterstützte Liberalisierung der europäischen Energiemärkte, die Ausweitung von regenerativen Energien sowie von Kraft-Wärmekopplungs-Anlagen zu behindern. Einige Anlagen stehen gar vor dem Aus.

Durch großzügige Rückstellungsregelungen beim Atomstrom mittels schon abgeschriebener Kraftwerke und durch die Monopolpreise der vergangenen Jahrzehnte sind die Kriegskassen der großen Energieversorger prall gefüllt. Es fällt ihnen nicht schwer, noch mehrere Monate Dumpingpreise zu finanzieren, um kleinere Anbieter von Ökostrom und Stadtwerke aus dem Rennen zu werfen. So sind gerade die Anlagen mit Kraft-Wärmekopplung vom Aus bedroht. Diese Art der Energieerzeugung ist aber gerade im Vergleich zu den klassischen riesigen Kondensationskraftwerken hocheffizient, weil sie mit ihrer Abwärmenutzung Wirkungsgrade von bis zu 90 % erreichen. Die Energieversorgungsunternehmen heizen dagegen mit ihrer Abwärme Luft und Flüsse anstatt Wohnungen und Betriebe. Oder sie erzeugen Strom und Wärme getrennt, was ebenfalls bis zu 40 % mehr Primärenergie kostet.

Die Kraft-Wärmekopplung ist gegenwärtig die mit Abstand kostengünstigste Verfahrensart zur CO<sub>2</sub>-Einsparung im Bereich der Energieerzeugung. Deshalb muss sie noch lange Zeit genauso geschützt und gefördert werden, wie der Einsatz von regenerativen Energien, welche langfristig die einzig nachhaltige Form der Energieversorgung darstellen.

Die Bundesregierung hat es versäumt, mit einer ökologisch und sozial ausgerichteten Ökosteuerreform ökonomische Signale zum Schutz der natürlichen Umwelt, insbesondere zum Klimaschutz, zu setzen. Sie ist mit ihrer so genannten Ökosteuerreform auf dem besten Wege, den Gedanken einer notwendigen Verteuerung des Umweltverbrauchs völlig zu diskreditieren, da diese Reform kaum ökologische Lenkungswirkungen enthält, dafür aber Milliarden von Mark aus den Taschen der Bürgerinnen und Bürger in die der Unternehmen spült. Der politische Spielraum für den Umweltschutz wird dadurch deutlich reduziert werden.

Der Deutsche Bundestag ist sich darüber einig, dass der überwiegende Hauptteil der Klimagas-Reduktionen auf nationaler Ebene erfolgen muss, da die Industriestaaten pro Kopf dramatisch mehr Klimagase emittieren, als die anderen Länder. Die Verpflichtungen der Industriestaaten zu nationalen Reduktionen dürfen nicht durch Schlupflöcher in den Vertragswerken des UNFCCC aufgeweicht werden. Die flexiblen, zwischenstaatlichen Mechanismen des UNFCCC sind deshalb nicht daran zu messen, ob sie den Klimaschutz für Industriestaaten billiger machen, sondern ausschließlich daran, ob sie einen tatsächlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- bis Ende Januar 2000 einen Plan vorzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen das Klimaschutzziel der Bundesregierung erfüllt werden soll.

Dabei sind mindestens 70 % des Reduktionszieles innerhalb Deutschlands zu erfüllen. Die in Kyoto und Bonn diskutierten flexiblen Mechanismen, wie Emissionshandel, Joint Implementation und Clean Development Mechanism dürfen höchstens einen Anteil von 30 % betragen. Der Einsatz von Atomkraft ist dabei auszuschließen. Sollte sich im Ergebnis der 5. und 6. Vertragsstaatenkonferenz zeigen, dass die wichtigsten Schlupflöcher der flexiblen Mechanismen nicht geschlossen werden konnten, ist dieser Anteil –

unabhängig von internationalen Festlegungen – für Deutschland auf Null zu setzen;

- bis Ende kommenden Jahres eine umweltökonomische Analyse über die internationalen Ressourcen- und Emissionsverflechtungen der bundesdeutschen Produktions- und Konsumtionsweise vorzulegen. Diese Analyse soll versuchen, die tatsächliche Nutzung des globalen Umweltraumes durch die Bundesrepublik Deutschland statistisch widerzuspiegeln. Auf Grundlage dieser Untersuchung ist als zweiter Schritt das Klimaschutzziel der Bundesregierung an die naturwissenschaftlichen Erfordernisse anzupassen; und zwar unter der Bedingung, dass grundsätzlich jedem Menschen dieser Erde der gleiche Anspruch auf Umweltraum zusteht. Entsprechende weitere Zielstellungen hinsichtlich anderer Emissionen sowie der Ressourceninanspruchnahme müssen folgen.

Da die Erzeugung von Strom durch Atomkraftwerke ein unverantwortbares Risiko für Gesundheit und Umwelt für die jetzigen und zukünftigen Generationen darstellt, muss sie spätestens bis zum Jahr 2005 beendet werden.

Der Ersatz von fossilen und atomar getriebenen Kraftwerken durch Anlagen zur Umwandlung von regenerativen Energien in Strom bedarf weiterer politischer Förderung und Unterstützung zur breiten Markteinführung. Nur so können die Kosten dieser Anlagen gesenkt werden. Weiterhin muss sich die Energieeffizienz der Volkswirtschaft deutlich erhöhen. Über verschiedene Förderinstrumentarien müssen Investitionen in regenerative Energien und in Energieeinsparungen deutlicher protegiert werden. Das 100 000-Dächerprogramm und das 200-Millionen-Energieeffizienz-Programm der Bundesregierung können hier nur ein Anfang sein.

Die Nachfrage nach Anlagen zur Umwandlung von regenerativen Energien in Strom muss durch eine kostendeckende Vergütung und durch attraktive Regelungen zur Umlage von Neuanschluss- und Ablesekosten stimuliert werden. Für regenerative Energien ist eine kostenlose Durchleitung einzuführen, um „sauberen Strom“ auch sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen kostengünstig anbieten zu können.

Zur Erzeugung von Heizwärme und warmem Brauchwasser ist es unabdingbar, auf Kraft-Wärme gekoppelte Anlagen, Sonnenkollektoren, Biomasse und geothermische Anlagen umzurüsten. Allgemein verbindliche bautechnische Standards müssen die Neubau- und Modernisierungskosten niedrig halten, wenn in planbaren Zeitabschnitten nur noch Niedrigenergiehäuser und schließlich Passivenergiehäuser errichtet werden sollen. Die Energieeinsparverordnung ist auch darauf auszurichten, energiesparende Standards im Gebäudebestand durchzusetzen. Die Kraft-Wärmekopplung ist durch Quotenregelungen über den Energiemix des jeweiligen Energieversorgers zu schützen und weiter auszubauen.

Zwecks Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene muss das gesamte Netz des Schienenverkehrs ausgebaut werden. Die Baukostenfinanzierung des Bundes ist auch für die Nebenstrecken zu nutzen. Der Auto- und Flugverkehr ist durch steuerliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen deutlich zu reduzieren. Direkte Forschungsförderungen des Bundes für die Automobilindustrie oder die Luftfahrt sind im Bundeshaushalt zu streichen.

Die zusätzlich benötigten Investitionsmittel müssen durch eine soziale und ökologisch orientierte Steuer-, Abgaben- und Haushaltspolitik aufgebracht werden;

- bis Mitte 2000 parlamentarische Initiativen zu folgenden Schwerpunkten zu ergreifen:
1. Umstellung und Vereinheitlichung der verschiedenen Energiesteuern auf eine Primärenergiesteuer mit dem Ziel, den Einsatz fossiler Primärenergieträger absolut zu senken;
  2. Belastung des Straßengüterverkehrs durch eine Schwerverkehrsabgabe;
  3. Belastung des Flugverkehrs durch eine mit den Nachbarländern abgestimmte Aufhebung der Steuerbefreiung für Flugzeugtreibstoffe;
  4. Vorlage einer Rechtsverordnung zum rationellen Energieeinsatz im produzierenden Gewerbe auf Grundlage von § 5 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz. Im Rahmen einer solchen Verordnung können auch diejenigen energieintensiven Prozesse definiert werden, die eine wettbewerbsverträgliche Neufassung der Energiesteuerbefreiungs- und -minderungstatbestände erlaubt;
  5. Auflage eines Förderprogramms zur Energieeinsparung im Gebäudebereich.

Berlin, den 4. November 1999

**Eva-Maria Bulling-Schröter**  
**Rosel Neuhäuser**  
**Dr. Winfried Wolf**  
**Carsten Hübner**  
**Christine Ostrowski**  
**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**





