

2. Sitzung Aktionsbündnis Klimaschutz

im Maritim Hotel, Friedrichstrasse 151, Saal II in 10117 Berlin

am 23. September 2015 von 09:00 bis 16:30 Uhr

PROTOKOLL

Teilnehmeranzahl (siehe Liste in Anlage): ca. 100 Vertreterinnen und Vertreter von Interessengruppen, Verbänden, Ländern und Kommunen, verteilt auf 14 Bänke, sowie Vertreter(innen) der Bundesregierung und der Presse.

Dokumentation/Videomitschnitt (Zusammenfassung und Gesamtmitschnitt): :
www.bmub.bund.de/V49599

Hinweis: Die Teilnehmenden haben im Rahmen der Registrierung der Aufzeichnung zugestimmt.

Einführung von Herrn Staatssekretär Jochen Flasbarth:

- Aktionsbündnis ist notwendiger gesellschaftlicher Dialog zur Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen und das Erreichen des Klimaschutzziels für das Jahr 2020.
- Die Form der Selbstorganisation durch das gewählte „Wiener Format“ unter den Teilnehmenden hat sich mit der 2. Sitzung des Aktionsbündnis´ etabliert.
- In der 1. Sitzung des Aktionsbündnis´ Klimaschutz waren die Bänke Verkehr und Kommunen gebeten worden, die Themenfelder „Klimaschutz im Verkehrssektor“ und „Klimaschutz in Kommunen“ zur 2. Sitzung vorzubereiten.
- Weitere Themen des zweiten Teils der Sitzung des Aktionsbündnis´ Klimaschutz sind das Thema „Energieberatung“ und der von BMUB vorgelegte Entwurf des Klimaschutzberichts.
- Die Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 (APK) ist auf einem guten Weg. Ambitionierte Umsetzung ist wichtig für das Erreichen des Klimaschutzziels.
- Hinweis auf abgeschlossene Haushaltsberatungen: Die Finanzierung der Umsetzung des Aktionsprogramms ist insbesondere durch das beschlossene Zukunftsinvestitionsprogramm gesichert.
- Ein großer Dank geht an die Bänke „Verkehr“ und „Kommunen“. Es ist beeindruckend, wie sehr es auch einer sehr heterogen zusammengesetzten Bank wie der Verkehrsbank gelungen ist, sich auf gemeinsame Inhalte und Positionen zu verständigen: das ist ein ermutigendes Beispiel auch für zukünftige Sitzungen. Es gibt aber keinen Zwang, Übereinstimmung zu allen Themenfeldern innerhalb einer Bank zu erreichen.

Erläuterung zu den verwendeten Abkürzungen für die Bezeichnungen der Bänke:

- Wirtschaft übergreifend, Industrie, GHD: „Wirtschaft“
- Mittelstand/KMU/Handwerk: „Mittelstand“
- Gebäude-/Wohnungswirtschaft/Private Haushalte: „Gebäude“
- Verbraucher-/Mieterschutz: „Verbraucherschutz“
- Abfallwirtschaft und übrige Emissionen: „Abfallwirtschaft“,
- Umwelt- Natur- und Klimaschutz: „Umwelt“

1) Klimaschutz im Verkehr

Vorstellung eines erarbeiteten Themenpapiers durch die Bank Verkehr (*Hinweis: Das Themenpapier, wie auch die Präsentationen zu den 5 Themenschwerpunkten sind Bestandteil des Protokolls und stehen unter <xxx LINK einfügen> zur Verfügung*):

Person/Institution	Vortrag
Uta Maria Pfeiffer Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Bitte um externe unabhängige Organisation bzw. Moderatoren für weitere Abstimmungsprozesse innerhalb der Bänke. • Emissionen im Verkehr sind – als einzigem Sektor – zw. 1990-2014 um 1% gestiegen, gleichzeitig jedoch die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 62% und im Personenverkehr um 30% gestiegen, d.h. die Emissionen pro Verkehrseinheit sind gesunken. • In die Diskussion einbezogen waren die Bänke „Umwelt“, „Energie“ und „Verbraucherschutz“. • Mit dem Themenpapier der Bank Verkehr werden 5 Schwerpunktthemen adressiert: <ul style="list-style-type: none"> ○ CO₂-Minderung im Personenfernverkehr, ○ CO₂-Minderung PKW, ○ Stärkung Schienengüterverkehr, ○ Stärkung Umweltverbund im Personennahverkehr, ○ alternative/regenerative Kraftstoffe. • Die jeweiligen Themenfelder werden durch „Paten“ der Bank „Verkehr“ im Folgenden in Kurzpräsentationen vorgestellt. • Ziel des Papiers: Maßnahmen aus APK ausgestalten, neue Maßnahmen hinzufügen und Maßnahmen anzustoßen, die auch über das Jahr 2020 hinaus von Bedeutung sind.
Dr. Werner Reh BUND	<p>CO₂-Minderung im Personenfernverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PKW-Verkehr in weiten Bereichen dominierend. • In der Prognose wird sich bis 2030 voraussichtlich hieran im Wesentlichen nichts ändern. • Dies stellt klimapolitisch eine erhebliche Herausforderung dar. • Die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ist Hauptaufgabe im Personenfernverkehr. • Eine Anhebung der Investitionsmittel im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 und deren vorrangigen Einsatz für den Ausbau und die Beseitigung von Engpässen sowie eine bessere Verknüpfung von Fernbussen und Bahn mit dem Öffentlichen Personennahverkehr ist hierfür erforderlich. • Wettbewerbsbedingungen sollten im Sinne des Klimaschutzes verbessert werden. • Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene bietet Potenzial; es ist aber Aufgabe der Unternehmen die Verlagerung voranzutreiben.
Gerd Lottsiepen VCD	<p>CO₂-Minderung bei PKW:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Wiener Format“ ist eine Herausforderung, da Konsens erreicht werden sollte • Teilpapier zur CO₂-Minderung im PKW-Bereich ist die Schnittmenge und gemeinsamer Nenner von VCD und VDA • CO₂-Grenzwertgesetzgebung ist zentrales Instrument zur Emissionsminderung im Verkehrsbereich, sollte intelligent mit ambitionierten Grenzwerten und verbesserten Messverfahren auch über das Jahr 2020 hinaus fortgeführt werden • Hervorzuheben ist die Bedeutung, heute bereits auch an die Zeit nach 2020 zu denken, da hiervon eine erhebliche Signalwirkung für die Zeit nach 2020 erwartet werden kann.

	<ul style="list-style-type: none"> • Anreize zur Bestandserneuerung und schnelle Einführung besonders effizienter Fahrzeuge sollten gegeben werden. • CO₂-Minderung ist Voraussetzung, damit sich Elektroautos durchsetzen können. • Klimavorteile für Erdgas sind höher als für Flüssiggas, Fortsetzung der steuerlichen Förderung; ggf. am Beispiel Flüssiggas/Erdgas, Förderung entsprechend der Emissionsminderung sinnvoll. • Förderung des Eco-Driving (bei Fahrlehrerausbildung, Führerscheinprüfung etc.) • Kraftstoffe: Einführung in Emissionshandel als Ergänzung zu ambitionierten CO₂-Grenzwerten, ausdrücklich nicht Bestandteil des Themenpapiers
<p>Martin Roggermann Verkehrspolitik Allianz pro Schiene e.V.</p>	<p>Stärkung Schienengüterverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterverkehr ist klimafreundlichstes Verkehrsmittel • Ziel der Bundesregierung: Güterverkehr und Seeweg zusammenführen, aber LKW-Maut Senkung und EEG Novellierung wirken sich negativ auf den Preisgefüge für Güterverkehr aus; Güterbahn ist deutlich teurer als LKW • Ermäßigung der Stromsteuer würde Mehrbelastung durch EEG vermindern und Schiene stärken • Einsatz von längeren Güterzügen ist trotz Infrastrukturertüchtigung sehr kosteneffizient (Beispiel.: Deutschland-Dänemark) • Förderung von lärmsanierten Wagen, denn lärmsanierte Wagen haben höhere Betriebskosten. Diese Betriebsmehrkosten sollten zeitlich befristet durch Bundesregierung teilkompensiert werden, damit Unternehmen zeitnah umrüsten
<p>Gerrit Poel VDV</p>	<p>Stärkung Umweltverbund im Personennahverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es existiert kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsproblem, da die hier erforderlichen Maßnahmen eigentlich offenkundig und seit längerem bekannt sind. • Finanzierungsinstrumente sollen besser genutzt und erhöht werden. • Regionalisierungsmittel müssen erhöht und dynamisiert werden, um das Aufkommen zu halten. • Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Anpassung erforderlich, Gemeinden fehlt die Planungssicherheit, Perspektive über 2019 hinaus erforderlich. • Förderung des Ausbaus von Radroutennetzen und sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. • Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen von Bussen und Bahnen. • Stärkere Förderung von CO₂ – mindernden Antriebssystemen (Hybrid) wünschenswert, aber noch nicht wirtschaftlich. • Multimodalität ist bekannt und wird unterstützt, muss nur umgesetzt werden. • Verweis auf das Forschungsprojekt „Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz im ÖPNV und zum Einsatz Erneuerbarer Energien“ (BMVI). • Kritik an der EEG-Umlage für elektrisch betriebene Schienenbahnen.
<p>Lukas Rohleder aireg</p>	<p>Alternative und regenerative Kraftstoffe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausgesprochen kontrovers diskutiertes Thema. • Förderung der Nutzung regenerativer Kraftstoffe sinnvoll. • Mit nachfolgend genannten Maßnahmen können die bis zu 10 Mio. t zusätzlich bis 2020 zu erbringende Emissionsminderung im Verkehrsbereich unterstützt werden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie sollte um Bioenergie-Allokationsplan erweitert werden. ○ Erhöhung des Ökostromanteils im elektrifizierten Schienenverkehr. ○ Forschungs- und ggf. Markteinführungsprogramm für fortschrittliche Kraftstoffe der 2. und 3. Generation (Schwerpunkt: Investitionsförderung für Raffinerien).

- Nutzung vorhandener Biomassepotenziale, die nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen.
- Anreizprogramm zur Speicherung von EEG-Strom (Maßnahme zur Förderung strombasierter Kraftstoffe).
- Prüfung der Einbeziehung der Kraftstoffe für den Straßenverkehr in den Emissionshandel in Ergänzung zu ambitionierten CO₂-Grenzwerten von Fahrzeugen.

Anmerkung von Staatssekretär Flasbarth : Danke für die Bemühungen und Anerkennung für substanzielles Ergebnis einer sicher in Teilen schwierigen Abstimmung. Bundesregierung soll zu dem Positionspapier Stellung nehmen. BMUB wird zur Abstimmung einer Stellungnahme auf die betroffenen Ressorts zugehen. Angebot, in Zukunft bei Bedarf durch externe Moderation. Abstimmungsprozesse zu unterstützen.

Moderation durch Staatssekretär Jochen Flasbarth: Tischrunde mit je 3 Minuten Statements.

Anschließende Diskussionsrunde:

BANK	Person/Institution	Inhaltliches Statement
KOMMUNEN	Deliana Bungard Deutscher Städte- und Gemeindebund	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen sind konzeptionell und finanziell sehr gefordert und haben nur begrenzte personelle und finanzielle Möglichkeiten. • Beispiel Radverkehr: Barrierefreiheit, Platzverfügbarkeit, Sicherheit, Konzept Nahversorgung etc. muss konzeptionell mitgedacht werden. • Ländlicher Raum benötigt anderes Konzept als die Großstadt, auch was den Fahrradverleih und Elektrofahrzeuge betrifft.
KOMMUNEN	Cornelia Rösler Deutsches Institut für Urbanistik	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Regionalisierungsmittel und der Gemeindeverkehrsinfrastrukturmittel ist sehr wichtig. • Finanzielle und personelle Situation ist schwierig, Klimaschutzmanager bringen Arbeit nach vorne, aber es muss viel Überzeugungsarbeit auch auf kommunalpolitischer Ebene geleistet werden. • Im Konzeptpapier Klimaschutz und Mobilität der Kommunen wird nicht auf Verkehr eingegangen, da Verkehr von der Verkehrsbank präsentiert wird, aber die Service- und Kompetenzstelle kommunaler Klimaschutz hat eine Broschüre zu Klimaschutz und Mobilität herausgegeben. • Zuverlässigkeit im ÖPNV wurde nicht angesprochen, aber Ausfälle wirken abschreckend. • Keine steuerlichen Vergünstigungen für Dienstwagen.
-BUNDES LÄNDER	Dr. Christen Jacobs Nds. Min. für Umwelt, Energie und Klimaschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Spricht für das Land Niedersachsen • Tempolimit (auch auf Autobahnen) führt zu wesentlichen Emissionsminderungen und hält den Verkehrsfluss konstant. • Autonomes Fahren sollte besser stimuliert werden (Bundesfernstraßen mit digitalen Applikationen aufrüsten). • NS in Abstimmung mit Hamburg: beim internationalen Seeverkehr ist Umstellung auf Flüssiggas wichtig, Förderrichtlinie sollte mit den Bundesländern abgestimmt werden und Anfang 2016 in Kraft treten. • Hamburg: Bereitstellung von Ladestationen in Häfen und entwickeln von Regeln für Kreuzschiffahrtverkehr. • Quantifizierter Ansatz des Klimaschutzberichtes ist sinnvoll, eine weitere Konkretisierung von Maßnahmen ist notwendig.

BUNDES-LÄNDER	Helmut Theiler Bayerisches Umweltministerium	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltverbund ist besonders wichtig, sehr gute Erfahrungen mit Carsharing im ländlichen Raum; birgt großes Potenzial • Klimaschutztechnologien: F & E und Umsetzung – Bsp. saubere Kraftstoffe (gas und flüssig) – Bsp. Straßengüterverkehr (aerodynamische LKW) – Bsp. Elektromobilität • Klimaschutz verbessert dadurch auch andere Umweltgüter: Bsp. Luftqualität
WIRTSCHAFT	Dieter Brübach B.A.U.M. e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Regionalisierungsmittel erhöhen und dynamisieren; Stromsteuer sollte gesenkt werden. • Elektromobilität betrifft nicht nur PKW, sondern auch Schienenverkehr und Fahrradbereich. • CO₂-Grenzwertsetzung wichtig, Messverfahren sollten geprüft werden und auch für Elektrofahrzeuge etabliert werden • Spritspar Training/Eco Training umsetzen, sowohl bei Neu- als auch Gebrauchtwagen • nicht nur anbieterorientiert, sondern auch nachfrageorientiert vorgehen und Verpflichtung zum Mobilitätsmanagement andenken, z.B. im Rahmen von Energieaudits. • die im Rahmen der Erarbeitung des APK eingegangenen Maßnahmen nochmals überprüfen. • Veränderung der Dienstwagenbesteuerung und Anpassung der Geschwindigkeit für Verkehrsverflüssigung (gemeint sind niedrigere/verbindliche Tempolimits) mit aufnehmen.
WIRTSCHAFT	Petra Richter BDI	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, vernetztes Fahren mitdenken. • Plädoyer für Lang-LKW. • Forschung und Markteinführungsprogramm für neue Technologien auch in Bezug auf Kraftstoffe; Empfehlungskatalog der Plattform E-Mobilität berücksichtigen. • Spricht sich gegen eine Dienstwagenbesteuerung aus.
MITTELSTAND	Dr. Hermann Hühwels DIHK	<ul style="list-style-type: none"> • Schwierig, Konsensposition vorzustellen. • Zentrales Thema kleine und mittlere LKW wie auch PKW. • Betont lange Nutzungsdauer von Autos beim Mittelstand. • Verkehrsverflüssigung wichtig. • Elektromobilität: es muss Signale/Anreize zur Flottenmodernisierung etc. geben • Mittelstandsinitiative bietet Modul zu betrieblichem Mobilitätsmanagement (Best Practice) an, IHK und Handwerkskammern als Multiplikatoren.
ENERGIE	Dr. Volker Bartsch DVGW	<ul style="list-style-type: none"> • Spricht nur für DVGW. • Unterstützt Ansätze zu alternativen Kraftstoffen, insbesondere gasbasierten und Gasen aus dem Power to Gas-Prozess, • Einsatz von LNG in Binnenschifffahrt, Straßengüterverkehr und Seeschifffahrt sollte als Maßnahme mit aufgenommen werden (Taskforce: LNG). Vorteile liegen im Klimaschutz, Lärmschutz und Umweltschutz (NO_x, Feinstaub,...) • Deutschland darf den Trend nicht verschlafen, NL hat bereits 200-300 Trucks. • Technik ist vorhanden, sofort einsetzbar, bei Motoren werden noch deutliche Lernkurven erwartet, deutlich niedrigere Treibstoffkosten (im Vergleich zu Diesel). • 15 LNG-Tankstellen müssten als Straßeninfrastruktur gebaut werden: Beteiligung des Bundes an Erstinvestitionskosten für Infrastruktur, Anreize für den Kauf von LNG-Fahrzeugen, Politik muss starkes Signal zu LNG setzen.

St. Flasbarth verlässt Veranstaltung. Er freut sich sehr über die rege Annahme des Diskussionsformats. Herr Goeke (UAL KI I, BMUB) übernimmt die Moderation der Bündnissitzung.

ENERGIE	Dr. Andreas Stücke DVFG	<ul style="list-style-type: none"> • Plädoyer für LNG und LPG. • Steuervorteil muss verlängert werden, neuen Impuls zur Luftreinhaltung. • 40% des Dieserverbrauchs kann über Dual-Fuel ersetzt werden, Schwerlastverkehr: Biodiesel sollte in MKS aufgenommen werden, Schwerlastverkehr bietet großes Potenzial, weg von Diesel hin zu Gas (LPG und LNG).
GEBÄUDE	Inga Stein-Barthelmes Bundesarchitektenkammer e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechte Ausgestaltung der Infrastruktur ist wichtig. • Integration von Stadtplanung und Verkehr sollte mitgedacht werden.
GEBÄUDE	Udo Sonnenberg DAI, elfnullelf	<ul style="list-style-type: none"> • Autogerechte Stadt sollte weiter überdacht werden; Kaufanreize, Ladeinfrastruktur und Innovationsförderung in der Speichertechnik bei Elektroautos sind wichtige Punkte. • Einsatz gegen Zersiedlung reduziert Verkehre im ländlichen Raum.
GEBÄUDE	Corinna Merzyn Verband privater Bauherren e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Parallele Tagung bezahlbares Bauen und Wohnen: Stellplatzsatzung der Kommunen überdenken, macht Bauen günstiger und Bewohner denken neu über Verkehr nach (Intermodalität). • Steuerliche Rahmenbedingungen führen zu Ungleichheit: Bauen auf dem Land und der Weg zur Arbeit werden gefördert (Werbekosten und Dienstwagen) im Vergleich zum Bauen und Kaufen in der Stadt. • Es fehlt im Verkehrspapier: Schweröl im Schiffsverkehr, betrifft Wohngebiete in Wassernähe, Zweitaktmotoren sind störend für Bauherren, Förderung des Radverkehrs ist zu begrüßen, aber wird in der Praxis wegen Konflikten mit anderen Verkehrsträgern häufig nicht so umgesetzt.
VERBRAUCHER-SCHUTZ	Dr. Otmar Lell VZBZ	<ul style="list-style-type: none"> • War Gast bei Verkehrsbank. • Verkehr ist bei Verbraucher Mittel zum Zweck; Qualität und Zuverlässigkeit müssen stimmen; ÖPNV öffentlich finanziert und weniger an Kunden orientiert, daher ist die Stärkung der Verbraucherstimme wichtig. • Zersplitterung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland: Es gibt viele unterschiedliche Fahrgastinformationen und Ticketierungs-System, dies ist schwierig anzugehen da Ländersache. Harmonisierung notwendig. • Intermodalität: UBER ist kontrovers aber spannend, gerade wo Linienverkehr nicht besonders gut funktioniert und sogar abgebaut wird. • Markttrends zeigen, dass nicht unbedingt CO2-sparsame PKWs gekauft werden. • Realer Verbrauch weicht um 40% vom Normverbrauch ab, da abhängig von gefahrenen Kilometern.

ABFALL- WIRT- SCHAFT	Thomas Obermeier DGAW e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Sammelfahrzeuge als Hybridfahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag, Kommunen können Voreiterrolle spielen • Hofft im Langstreckentransport auf Unterstützung von Gas, Lang-LKW und den Ausbau der Binnenschifffahrt • Abfallwirtschaft importiert auch Abfall aus dem Ausland (Bsp. UK), daher Ausbau durch Binnenschiffverkehr wichtig • Städte bieten großes Potenzial, z.B. bei Sammlung von Altfetten, für die Gewinnung von Biodiesel
LAND- /FORSTWI RTSCHAFT	Marius Tegethoff Bund deutscher Baum- schulen e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Grüne Infrastruktur ist wichtig: Begleitgrün, Grünanlagen entlang von Schienenanlagen. • Marktanzreizprogramm für die Verwendung von Biokraftstoffen ist notwendig, besonders für Raps als Biokraftstoff und Futtermittel.
GEWERKSCHAFTEN/ SOZIALVERBÄNDE	Reinhard Benhöfer EKD	<ul style="list-style-type: none"> • Spricht nicht mit abgestimmter Meinung für die Bank, sondern nur für die EKD. • Es fehlen im Verkehrspapier: Steuerung über Preis, was klimafreundlich ist muss billiger werden, was klimafreundlich ist, muss teuer werden, z.B. Dienstwagenprivileg. • Verkehrsvermeidung wichtig. • Binnenschifffahrt: Kollision mit Naturschutz; kein Kostenvorteil gegenüber Schiene (Bsp. Elbe), Mahnung zur Vorsicht beim Ausbau.
UMWELT	Werner Reh BUND	<ul style="list-style-type: none"> • Seit 2012 (Basis APK) Zuwachs um 10 Mio. t CO₂ im Verkehr, Grund: niedrige Spritpreise. • vermisst konsistentes und kohärentes Konzept. • Rebound-Effekte durch Verdieselung ist ein großes Problem, höhere Jahresverkehrsleistung. • Verkehrsvermeidung ist wichtig. • Stärkung der Schiene durch Netzkonzepte: BMVI berücksichtigt dies noch nicht. • Minderungsschätzung ist zu optimistisch, besonders für LKW fehlen die Instrumente. • Emissionshandel im Verkehrssektor fehlt. • Anreiz für klimafreundlicher PKW und koordinierte Seehafenpolitik. • Klimaschutz in den Städten vorantreiben.
UM- WELT	Eugen Kuntze ergon e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • neue Mobilität hat etwas mit Lebensstil zu tun -> Emotionalisierung des Themas notwendig

WISSENSCHAFT	Barbara Schlomann Fraunhofer ISI	<ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunkt sollte auf der Verlagerung des Verkehrs liegen. • CO₂-Grenzwerte sollten ambitioniert über 2020 hinaus fortgesetzt und auf LKW ausgeweitet werden. • Preisliche und fiskalische Regelungen ändern um Fehlanreize zu begrenzen: Dienstwagenregelung, Entfernungspauschale, Ausweitung der LKW Maut mit Absenkung der Gewichtsgrenzen, nutzungsabhängige Maut für PKW – Einsparungen von bis zu 7 Mio t. CO₂ bis 2020 möglich. • Anreize zur Bestandserneuerung und schnelleren Marktdurchdringung – zeitlich befristet Ausgestaltung: z.B. Einführung Bonus-Malus System (Anreize für Effizienz, Aufschlag für Ineffizienz) führen zu nennenswerten CO₂-Minderungen.
WISSENSCHAFT	Carl-Friedrich Elmer Sachverständigenrat für Umweltfragen	<ul style="list-style-type: none"> • ETS und Bonus Malus sind wichtig zur Zielerreichung. • Standards einfügen (gewichtsbasiert oder möglicherweise Footprint basiert). • Sieht super-credits kritisch für Elektroautos – kritische Hebelwirkung. • Ordnungsrechtliche Instrumente sollten kein Tabu sein: z.B. Tempolimit, Privilegien für Elektroautos in Städten. • Umstellung auf synthetische Kraftstoffe ist sinnvoll, aber mehr und kurzfristiges Potenzial liegt bei Strom.
ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT	Antje Kathrin Schroeder Misereor	<ul style="list-style-type: none"> • Bank gibt nur ein untereinander abgestimmtes Statement ab. • Emissionen im Luftverkehr werden nicht zugerechnet, aber Vorschläge zu Luftverkehr sollten entwickelt werden. • Internationaler Konsens sollte sein, steuerliche Begünstigung von Kerosin zu reduzieren. • Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Vermeidung sind wichtig, gerade für Großstädte im Globalen Süden, die oft unter Verkehrskollaps leiden. • Benachteiligte Gruppen werden marginalisiert durch Strom aus erneuerbaren Energien, was zu steigenden Preisen für Nahrungsmittel führt, da Flächen in Konkurrenz zu Biodiesel stehen. • Nachhaltige Produktion von Biodiesel, die ausreichend ist und nicht in Konkurrenz zur Nahrungssicherheit steht, ist nicht möglich. Nachhaltigkeitskriterien für alternative Antriebsstoffe sind essenziell.
<p><i>Anmerkung von Herrn Goeke: Dank an die Verkehrsbank und Anerkennung für erzielte Substanz bei großer Heterogenität der Perspektiven verbunden mit der Anregung an den gesamten Kreis, die Diskussion weiter zu führen. .</i></p>		

2) Klimaschutz in Kommunen

Vorstellung eines erarbeiteten Themenpapiers durch die Bank Kommunen (*Hinweis: Das Themenpapier, wie auch die Präsentationen sind Bestandteil des Protokolls und stehen unter <xxx LINK einfügen> zur Verfügung*):

Vortrag von Cornelia Rösler (Deutsches Institut für Urbanistik) für die Bank Kommunen zum Stand des Klimaschutzes in Kommunen, den Rahmenbedingungen und den Grenzen:

- Seit über 20 Jahren gibt es kommunales Energiemanagement und seit 1990 ist Klimaschutz Aufgabe für Kommunen
- Service- und Kompetenzzentrum ermöglicht Kommunen in diesem Themenfeld aktiv zu werden
- Rahmendaten: 11.500 Kommunen, über 8.000 Kommunen unter 5.000 Einwohner, häufig kein Personal für Aufgaben des Klimaschutzes
- Kommunale Handlungsfelder im Klimaschutz: kommunales Energiemanagement, Erneuerbare Energien und KWK, Raum- und Bauleitplanung, Verkehrsentwicklung, Abfallvermeidung, Öffentlichkeitsarbeit
- Basis sind kommunale Klimaschutzkonzepte, bis 2008 haben ca. 100 Kommunen diese implementiert, jetzt dank Förderung des BMUB ca. 1.000 kommunale Klimaschutzkonzepte (ca. 10% aller Kommunen)
- Herausforderungen: Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten und nach geeigneten Kooperationspartnern
- Kommunales Energiemanagement – Beratung in und aus dem Haus heraus, Schulen spielen wichtige Rolle
- Ergebnisse Umfrage von 2012 zur Umsetzung von Klimaschutz Maßnahmen (neue Umfrage für 2016 geplant): Am häufigsten genannt: Energieeinsparung in Liegenschaften, Nutzung von Erneuerbaren Energien. Hürden: Investitionskosten und Amortisationszeiten sowie technische/organisatorische Probleme
- Hemmnisse bei der Umsetzung: personelle Kapazitäten, fehlende Information über Rentabilität, fehlende energietechnische Kenntnisse, finanzielle Restriktionen, Klimaschutz als Querschnittsaufgabe vieler Akteure, nicht kommunale Pflichtaufgabe, hängt von politischen Entscheidungen ab
- Beeinflussung von klimarelevanten Emittenten in Kommunen nur bedingt möglich, Fokus auf kommunale Liegenschaften
- Emissionsminderungen am stärksten in kommunalen Einrichtungen, Anstieg von Emissionen beim Verkehr (2012 nur wenige Kommunen mit CO₂-Bilanzen, heute ist diese Zahl deutlich gestiegen)
- Öffentlichkeitsarbeit und Beratung: nur begrenzt möglich ohne aktive Mitwirkung der Bevölkerung und Privatwirtschaft
- Praxisbeispiel Viernheim (Ba-Wü) Energiekarawane – Beratung zu Energieverbrauch, Förderprogramm für energetische Sanierung seit 15 Jahren
- Praxisbeispiel: Wiesbaden (Hessen) CO₂-Marathon
- Kooperation bei der Realisierung von Projekten zur Nutzung erneuerbarer Energien - vor allem Stadtwerke und Energieversorger, Industrie/Gewerbe
- Praxisbeispiel: Wuppertal (NRW) Urlaub für das eigene Auto, Verbraucherzentrale beteiligt
- Praxisbeispiel: Schwalm-Eder-Kreis (Hessen) Energiesparen an Schulen

Herr Goeke dankt Frau Rösler für den guten Überblick. Die Kommunalrichtlinie ist das zentrale Förderelement im Rahmen der NKI. Diese wird zurzeit weiterentwickelt. Eine überarbeitete Richtlinie soll im Oktober veröffentlicht werden.

Weitere Beiträge der Kommunalbank:

Person/Institution	Vortrag
<p>Cornelia Rösler</p> <p>Deutsches Institut für Urbanistik</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Für Nothaushalts- und Haushaltssicherungskommunen ist es schwierig, aktiv zu werden. • Kommunen scheitern oft an geringem Förderanteil. • Wichtig ist es, Kommunen nicht allein zu lassen; Beratung kostet Geld (Ansprache), andere Bündnispartner müssen mit Kommunen vor Ort an einem Strang ziehen. • nicht nur Beteiligung an Kampagnen, sondern diese auch in die Kommunen vor Ort weiter tragen. • In vielen Städten ist es sozial schwachen Haushalten i.d.R. nicht möglich energetisch sanierte Wohnungen zu mieten, da die Mietkosten oftmals höher sind als die im Rahmen von Transferleistungen maximal vom Sozialamt oder Jobcenter genehmigte Kaltmiete pro Quadratmeter. Hier müssen Lösungen gefunden werden. Gutes Beispiel ist der Klimabonus in Bielefeld.
<p>Astrid Hoffmann-Kallen</p> <p>Landeshauptstadt Hannover</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Spricht aus fachlicher Sicht für Stadt Hannover. Dort wurden viele Hemmnisse überwunden, gute Zusammenarbeit mit Stadtwerken, Ziel: -40% CO₂-Minderung bis 2020 • Hannover ist Masterplan Kommune (Ziel: -50% Endenergieverbrauch bis 2050 (-95% THG-Minderungen ggü. 1990) • Rahmenbedingungen ändern sich zu oft: z.B. Förderung von PV Anlagen (Einspeisevergütung) stockt, Windkraftanlagen stehen im Kontrast mit Naturschutz • Besonders für wachsende Städte ist bezahlbarer Wohnraum notwendig • Gute Energieplanung, Energiestandard hochhalten – bleiben viele Jahrzehnte (großer Zuzug und Flüchtlingskrise) • Förderung energetischer Sanierung (steuerliche Absetzbarkeit), Hannover hat ein Förderprogramm für Sanierung, um Mieten konstant zu halten. • Klimaschutz und Ressourceneffizienz (graue Energie) sollten mehr in den Fokus gerückt werden, bspw. durch Berücksichtigung des ökologischen Rucksacks bei allen Produkten für Verbraucher
<p>Andreas Bleschke</p> <p>Landkreis Teltow-Fläming</p>	<ul style="list-style-type: none"> • An der Vorbereitung zum Aktionsbündnis haben von mehr als 900 bundesweiten Kommunen nur 5 aktiv teilgenommen. Vermutlich wichtigster Grund für die geringfügige Beteiligung: Mangelnde personelle Ressourcen im Aufgabengebiet Klimaschutz. • Wunsch, dass Maßnahmen aktiv entwickelt werden und ins APK einfließen und nicht nur diskutiert werden. • Problem, dass geförderte Stellen nach 3 Jahren auslaufen und nicht verlängert werden, dadurch brechen Netzwerke immer wieder zusammen. • Wir benötigen ein Bundes- und Landesklimaschutzgesetz, damit Kommunen in die Pflicht genommen werden (z.B. Kreistagsbeschluss für Förderung von PV Dachanlagen dauerte über 2,5 Jahre, bis er zustande kam). • Vorschlag aktuell: Energiespartipps nicht nur auf Deutsch, sondern in mehreren Sprachen für Migranten/Flüchtlinge verfügbar. Diese sind oftmals nicht mit dem Umgang von Heizungen, Wasserkocher, Elektroherden vertraut. • Klimaschutz als verbindliches Thema in Schulen, Sensibilisierung • Datenerhebung schwierig (Kompetenz, Datenschutz).

Anschließende Diskussionsrunde:

BANK	Person/Institution	Inhaltliches Statement
VER- KEHR	Gerrit Poel VDV	<ul style="list-style-type: none"> Vorschlag Ehrenamtliche einzusetzen für Klimaschutz in Kommunen als Übergangslösung.
VERKEHR	Gerd Lottsipen VCD	<ul style="list-style-type: none"> Car Sharing muss gefördert werden (Gesetz verspätet sich), Kommunen können geeignete Orte für Car Sharing zur Verfügung stellen. Dienstwagenbesteuerung und Tempolimit fehlen im Verkehrspapier, da sie nicht Teil des APK 2020 und auch nicht bis 2020 umgesetzt werden können und in der Bank nicht konsensfähig.
VERKEHR	Dr. Martin Koers VDA	<ul style="list-style-type: none"> Diesel sollte nicht per se diskreditiert werden. Aufgabe der Automobilindustrie: Effiziente Produkte auf den Markt bringen, zukünftige Grenzwertregelung wichtig, gegenwärtige Art der Regulierungen sagt Nichts über die Verkehrsleistung. Größere Frage: Wie können wir die Nachfrageseite stimulieren. Weiterentwicklung der Infrastruktur ist wichtig: Elektromobilität, vernetztes Fahren und Digitalisierung Car-to-Car und Car-to-Infrastructure. Dadurch können bis zu 30% an Emissionen vermieden werden und es kommt zu einer Verkehrsverflüssigung. Appell an Kommunen und Bund zur öffentlichen Beschaffung von Elektroautos: 50% des Bestellvolumens ist nicht privat sondern öffentlich.
<p><i>Anmerkung von Herrn Goeke: Verkehr und Kommunen sollen sich austauschen.</i></p>		
ENTWICK- LUNGSZU- SAMMENAR- BEIT	Antje Kathrin Schroeder Misereor	<ul style="list-style-type: none"> Bank gibt nur ein untereinander abgestimmtes Statement ab. Versteht Städte und Kommunen als zentrale Akteure im Klimaschutz Betont positive Auswirkungen von Netzwerken auf Dekarbonisierung (Stichwort: Wissenstransfer) Finanzielle Hemmnisse bestehen, aber es sollte nicht nachgelassen werden. Papst Franziskus: „Es gibt nicht zwei Krisen nebeneinander, eine der Umwelt und eine der Gesellschaft, sondern eine einzige und komplexe sozio-ökologische Krise.“

WISSENSCHAFT	Walter Kahlenborn adelphi	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt viele Maßnahmen und Initiativen, aber Motivierungsproblem bei kleinen Kommunen und Landkreisen sollte stärker in den Fokus genommen werden. • Es bestehen Diskrepanzen zwischen Planung und Implementierung, zu wenig Wissen darüber, warum Maßnahmen nicht umgesetzt werden und wo es Hemmnisse gibt -> Forschungsbedarf. • Bessere Einbeziehung von Zivilgesellschaft notwendig (zu viel Top-Down, gute Bsp. <i>Transition Towns</i>). • Verbesserung des Wissenstransfers: es gibt viele Beratungsansätze, aber noch nicht ausreichend; teilweise sehr erfolgreich in klimaorientierten Universitätsstädten, da Unis als Wissensherd agieren, aber eine kritische Evaluierung ist notwendig. • Verstetigungsproblem ist groß. Es gibt noch keine Lösung, wenn nach 3 Jahren Klimaschutzmanager gehen (ähnlich bei LED), Möglichkeiten der Verstetigung müssen ausgebaut werden. • NKI: Kommunalrichtlinien fokussiert stark auf Verminderungen von Treibhausgasen, was fehlt ist der Blick auf das Ganze (gesell. Transformation, kultureller Wandel, change management).
GEWERKSCHAFTEN/ SOZIALVERBÄNDE	Reinhard Benhöfer EKD	<ul style="list-style-type: none"> • Spricht nur für Kirchen. • Landnutzung wird nicht hinreichend berücksichtigt. Kirchen agieren als Verpächter von Land. Klimaschutzkriterien sollte in Pachtverträgen aufgenommen werden.
UMWELT	Dr. Michael Henze Galabau	<ul style="list-style-type: none"> • Die Klimaschutzdiskussion fokussiert sich stark auf Technik, aber Möglichkeiten, die im Grün liegen, werden nicht ausreichend genutzt. • Pflanzenkrankheiten durch Klimawandel werden nicht erwähnt (bspw. Linde). • Städte und Kommunen sind gut beraten auf Grün zu setzen, z.B. Förderung von Dachbegrünung. nicht nur bezogen auf Feinstaub sehr sinnvoll. • Die beste Klimaanlage ist der Baum vor dem Haus, dann sind keine technischen Klimaanlage notwendig.
UMWELT	Dr. Guido Schwichtenberg AGDW	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzmaßnahmen in Kommunen müssen Eigentums- und Verfügungsrecht der Waldeigentümer berücksichtigen und gewahren, kommunale Selbstverwaltung für Waldbewirtschaftung. • Beschaffungsrichtlinien der Kommunen, insbesondere für langlebige Produkte wie Gebäude, sollte Holz in Betracht ziehen (möglichst regionales Holz).
UM- WELT	Eugen Kuntze ergon e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerenergie gehört in den Bereich Kommunen. Bürgergeld steht zur Verfügung, aber Rahmenbedingungen lassen nicht immer die Realisierung von Bürgerenergieprojekten zu. • Zuständigkeit wurde dem BMWi übertragen; es wird dort nicht genügend auf Bürgerenergie geachtet

LAND- /FORSTWIRT SCHAFT	Marius Tegethoff Bund deutscher Baumschulen e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Ganzheitliches Grünflächenmanagement ist wichtig zur Klimaregulierung einer Kommune. • Wichtig: Substratverwendung, Stadtbau von Morgen, Umgang mit Wasser (z.B. Starkregenereignisse). • Innerstädtische Ausgleichswirkung sollte gefördert werden, bis jetzt sind Kommunen finanziell unzureichend ausgestattet.
ABFALL- WIRT- SCHAFT	Thomas Obermeier DGAW e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Bei den kommunalen Ausschreibungen zu Abfall fehlt die Klimakomponente. • Es gibt eine NKI-Förderung zur Belüftung von Deponien, allerdings gibt es viel zu wenig kommunale Anträge.
VERBRAUCHER- SCHUTZ	Ulrich Ropertz Deutscher Mieter- verbund	<ul style="list-style-type: none"> • Großes Problem der Transferleistungsbezieher bei energetisch sanierten Wohnungen; Unterkunfts-kosten für energetisch sanierte Wohnungen sollten angehoben werden, entweder anhand von energetischen Mietspiegeln oder anhand von Effizienzklassen. Gleiches Problem ergibt sich beim Wohngeld. • Klimaschutz und Schulbildung: in NRW gibt es bereits die Diskussion, dies als verpflichtendes Fach einzuführen: Verbraucherzentrale Bundesverband hat bereits Schulmaterial entwickelt. Dieses wird aber kaum genutzt, da Klimaschutz kein Thema im Lehrplan darstellt. • Im Papier der Bank Kommunen fehlt die energetische Stadtsanierung u. Quartierssanierung: viele Pilotprojekte, aber wo liegen die Hemmnisse für eine breite Realisierung?
GEBÄUDE	Corinna Merzyn Verband privater Bauherren e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Zuwanderungs- und Flüchtlingsthematik spielt derzeit eine große Rolle für Kommunen aber eben auch für potenzielle Bauherren, die verlässliche Rahmenbedingungen brauchen, um über Investitionen zu entscheiden. Im Verbund mit Zuwanderung veränderter demographischer Wandel verändert auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen – kontinuierliches Monitoring mit Transparenz auch in Richtung Bauherren ist für Investitionsentscheidungen zwingend notwendig. • Interkommunaler Wissenstransfer ist unabdingbar, um im Bereich Klimaschutz voranzukommen. Es gibt ca. 11.000 Kommunen, aber Erarbeitung von Klimaschutzmasterpläne 11.000-mal als zivilgesellschaftlicher Verband mit Praxis-Know-How zu begleiten ist finanziell nicht machbar. Deshalb im kommunalen Bereich Datenbank mit bundesweiten Erfahrungen zur Erarbeitung von Klimaschutzplänen z.B. durch BMUB einrichten. • Grundstücksvergabe: Kommunen vergeben Neubaugebiete oft komplett an einen Investor, so dass Bauherren keine Möglichkeit haben, dort mit eigenen Planern und Baubeteiligten Klimaschutzkriterien und energetische Standards besonders zu berücksichtigen, sondern das dort angebotene Standardmodell nehmen müssen, da die Grundstücksauswahl kaum vorhanden ist. • Stellplatzsatzungen sollte neu überdacht werden – s. Baukostensenkungskommission • Bebauung gerade kleinerer innerstädtischer Grün- (nicht Brach-)flächen sollte jeweils auch in Bezug auf städtebauliche Lebensqualität und klimaschützende Wirkung überprüft werden und nicht in wildem Aktionismus generell aufgegeben werden. • Mietförderung energetischer Modernisierung überdenken: Subjekt- vs. Objekt-Förderung, wobei nur die Objekt-Förderung auch Bauqualität und Baukultur wirkungsvoll einbeziehen kann. • Generell dabei Gebot der Wirtschaftlichkeit nicht nur für Mieter, sondern auch für Bauherren besser beachten, der Bedarf an massenhaften Mietzuschüssen nach energetischer Sanierung ist dabei eher ein Indiz für wenig Wirtschaftlichkeit.

ENERGIE	Jürgen Stefan Kukuk ASUE e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • NAPE will Contracting besser fördern, aber es wurde noch kein Programm dazu eingeführt¹. • Bei der Ausschreibung von Neubaugebieten kann gezielt Einfluss auf das Wärmekonzept genommen werden. Es sollten daher ökologische Aspekte bei der Vergabe mit einfließen. • Nahverkehrskonzept sollte gemeinsam mit Kommunen erarbeitet werden (Siedlungspläne). • Energieberatung liegt nicht direkt bei Kommunen. Diese sind frei von kommerziellen Interessen und deren Verwaltungen werden oft von den Einwohnern aufgesucht. Daher sollte die Information in Zusammenarbeit mit Kommunen verbessert werden.
ENERGIE	Dr. Volker Bartsch DVG	<ul style="list-style-type: none"> • Ein hoher und einheitlicher Qualitätsstandard ist wichtig bei der Energieberatung und der Ausbildung von Energieberatern. • Bei der Energieinfrastruktur muss systemisch gedacht werden (Sektorkopplung). Kommunen haben hierfür gute Voraussetzungen. • Gasnetze und Gasinfrastrukturen sind zwingend notwendig, um die Energiewende in den Kommunen zu erreichen. • Mikro- und Mini- KWK ist sehr wichtig, sie bildet eine der Brücken für die Sektorkopplung.
ENERGIE	John Miller AGFW	<ul style="list-style-type: none"> • Strom und Wärme müssen gemeinsam gedacht werden. Klimaziele werden nicht nur durch Gebäudedämmung erreicht. • Vor einer Stunde wurde der KWK Gesetzentwurf veröffentlicht. Wichtig ist ein Festhalten am 25%-Ziel. Dies wird im jetzigen Entwurf stark eingeschränkt. • Es muss systemisch gedacht werden. AGFW hat dazu ein Papier entwickelt. • Stadtentwicklung: Quartierskonzepte müssen verbindlich sein. Es sollte zu einer gezielten Bündelung von Maßnahmen im energetischen Gebäudebereich kommen. Über rechtliche Überprüfung und Vereinfachung für eine Bündelung der Maßnahmen für Kommunen sollte nachgedacht werden.
MITTEL- STAND	Dr. Hermann Hüwels DIHK	<ul style="list-style-type: none"> • IHKs sind mit vielen Kommunen im Gespräch, Zusammenarbeit Ökoprofit. • EEG Umlage: Mittelstand trägt ca. 8 Milliarden EEG Umlage, daher ist steigende Umlage nicht von Interesse für den Mittelstand. • Problem bei KWK, wenn es zum Anschluss- und Nutzungszwang kommt und kreative Vorschläge vom Mittelstand unterbunden werden dadurch unterbunden. • Bestehen von Alternativen wünschenswert; dezentrale Erzeugung u. Nutzung von Energie sollte möglich sein.
WIRTSCHAFT	Petra Richter BDI	<ul style="list-style-type: none"> • Elektromobilitätsgesetz: verstärkten Einsatz von Elektroautos im kommunalen Bereich nutzen, Vorschläge prüfen und anschließend auch einsetzen. • Beschaffung von E-Fahrzeugen und mit alternativen Antrieben aktiv gestalten, nicht nur PKW sondern auch Nutzfahrzeuge (Fördermaßnahmen von Bund und Ländern); Austausch über Best Practice. • Austausch der Verkehrszeitdaten muss verbessert werden; Bitte an Kommunen diesen Datenaustausch mitzutragen. • Energieeinsparcontracting unterschiedlich in Ländern, sollte einheitlich geregelt werden. • Vollzug EnEV besser nutzen. • Bitte an BMUB KWK Hindernisse aus dem Weg zu räumen (z.B. bei eigengenutztem Strom). • Für die großen Industrieverbände ist das ETS das treffsicherste Instrument für den Klimaschutz.

¹ Anmerkung des Protokollführers: Förderung von Beratungen zum Energiespar-Contracting vom 09.12.2014, http://www.bafa.de/bafa/de/energie/contracting_beratungen/

WIRTSCHAFT	Dieter Brübach B.A.U.M. e.V.	<ul style="list-style-type: none"> Regionale Energieeffizienzgenossenschaft (Modell in Erprobung) bietet Kommunen die Möglichkeit, ohne eigene Finanzmittel in die Gebäudesanierung zu investieren (z.B. Finanzierung von Heizungsanlagen und Beleuchtung in öffentlichen Einrichtungen). Mobilitätsmanagement ähnlich wie Ökoprofit gemeinsam mit Betrieben entwickeln (Mobilprofit).
BUNDESLÄNDER	Dr. Svea Wiehe Min. für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg	<ul style="list-style-type: none"> BW hat ein Klimaschutzgesetz, regelt auch öffentliche Vorbildfunktion mit dem Ziel einer klimaneutralen Landesverwaltung. Kommunen werden unterstützt durch Investitions- und Beratungsförderung, Gründung regionaler Energieagenturen -> regionale Vernetzung. Bessere Verzahnung der Förderprogramme auf Bundes- und Länderebene notwendig, frühzeitige Einbindung in Weiterentwicklung der Bundesprogramme erwünscht. Ressourcen- und Klimaschutz: 10 Kriterien des nachhaltigen Bauens für den kommunalen Hochbau in BW.
<i>Anmerkung von Herrn Goeke: Wir können nochmal über eine bessere Verzahnung sprechen und die BLAG KliNa dafür nutzen.</i>		
BUNDESLÄNDER	Dr. Hartmut Hoppenworth Min. für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen spielen bei Klimaschutzmaßnahmen und Anpassungen an den Klimawandel große Rolle, Kommunikation sollte entsprechend gefördert werden. Insgesamt mehr Redezeit in Aktionsbündnissitzungen gewünscht. Hemmnisse müssen betrachtet werden, die Flüchtlingsproblematik ist eine große Herausforderung, Klimaschutz steht häufig nicht an erster Stelle in Aufgabenwahrnehmung, aber einige Kommunen sind trotzdem gut aufgestellt. Größere Kommunen sind schon sehr aktiv, Hauptproblem: kleine Kommunen; Stichworte: Haushaltsrecht, kein Personal, geringe finanzielle Ressourcen; geringer Eigenanteil kann häufig nicht erbracht werden; dieser Aspekt sollte im Rahmen der Kommunalrichtlinie des Bundes stärker berücksichtigt werden.
BUNDESLÄNDER	Thomas Pensel Energieagentur Rheinland-Pfalz	<ul style="list-style-type: none"> Es gibt eine Förderung für kommunale Energieeffizienz-Netzwerke, aber kein Personal um diese Netzwerke aufzubauen. CO₂-Bilanzierung ist ein großer Aufwand für Kommunen, Daten häufig nicht vorhanden, Klimaschutzplaner wird vom BMUB entwickelt, Betreuung erfolgt von Seiten der Länder; wichtig, um Trends abzuschätzen. Es wird zu wenig vom Ziel her geplant, finanzschwache Kommunen bekommen Mittel nicht genehmigt. Energetische Stadtsanierung als Priorität, aber RPF hat viele ländliche Gebiete -> Förderprogramme müssen verbessert und vernetzt werden (z.B. mit Dorfentwicklungsprogrammen).
<i>Anmerkung von Herrn Goeke: Leider steht nicht mehr genügend Zeit zur Verfügung, obwohl noch Diskussionsbedarf besteht. Anregungen werden aufgenommen und weiter besprochen. Wichtige Schlussfolgerung: alle Bänke können sich einbringen, nicht nur Kommunen und Verkehr- Probleme der Kommunen sind klar skizziert worden. Diskussion zeigt, wie wichtig gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen ist.</i>		

3) Vortrag BMWi zu Energieberatung

Einführung durch Herrn Goeke:

- Am 25. März 2015 fand die erste Bündnissitzung statt. Energieberatung hat dort viel Beachtung gefunden. Daher sollte das Thema in dieser Sitzung nochmals beleuchtet werden.
- Energieberatung ist Teil des Nationalen Aktionsplans Energieeffizienz, welcher wiederum Teil des Aktionsprogramms Klimaschutz ist.
- Einführung Herr Dr. Worm -

Präsentation durch Herrn Dr. Worm, Referatsleiter Kommunikation Energieeffizienz und Energieberatung im BMWi über aktuelle Arbeiten und Planungen im BMWi zu Energieberatung - - Folien sind dem Protokoll beigelegt.

Fragen:

- Wie umgehen mit dem Problem, dass die Energieberatung oftmals nicht technologie- und produktoffen ist.
- Worm: Dies muss über die Qualitätsstandards definiert werden.
- Wie können Energieberatung und Mobilitätsmanagement besser aufeinander abgestimmt werden?
- Worm: Energieberatung umfasst keine Mobilitätsaspekte.

4) Vorstellung des Klimaschutzberichts:

Fr. Dr. Fuentes Hutfilter (Leiterin des Referats Grundsatzangelegenheiten des Klimaschutzes, Klimaschutzplan BMUB):

- Entwurf des 1. Klimaschutzberichts der Bundesregierung liegt vor.
- Berichtsverfahren zum Umsetzungsstand des APKs wird etabliert – je Maßnahme ein Datenblatt (insgesamt ca. 110 Maßnahmen)
- Der Bericht baut auf bestehenden Berichtspflichten wie dem Projektionsbericht (alle 2 Jahre) und dem Inventarbericht (jedes Jahr) auf.
- Ressortabstimmung wurde eingeleitet.
- Projektionsbericht 2015 bestätigt Lücke von 6-7% (+/- 1% Unsicherheit), die auch Grundlage bei der Erstellung des Aktionsprogramms war.
- Zum Stand der Umsetzung: Bei nahezu allen Maßnahmen wurde Umsetzung in Angriff genommen, einige davon wurden bereits vollständig umgesetzt.
- Ziel ist es alle Maßnahmen konsequent und ambitioniert umzusetzen und weitere Maßnahmen zu identifizieren.
- Abschätzung der Gesamtwirkung und der Wirkungen einzelner Maßnahmen kann erst im nächsten Jahr erfolgen.
- Beispiele zum Stand der Umsetzung: Beitrag aus der Stromerzeugung – der Vorschlag zum Klimabeitrag war politisch nicht durchsetzbar, daher gab es die Vereinbarung vom 1. Juli 2015 (Braunkohlekraftwerke in Kapazitätsreserve, zusätzliche KWK-Förderung, weitere Effizienzmaßnahmen in Gebäuden, Industrie, Schienenverkehr und Kommunen);
- Lernende Energieeffizienz-Unternehmensnetzwerke werden in die Breite getragen;
- Klimafreundliches Bauen und Wohnen: Integration von Energieeffizienz und weiteren Klimaschutzmaßnahmen, aufbauend auf Effizienzstrategie (BMW i)(dieses Jahr noch im Kabinett), und Ergebnissen des Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen (BMUB), geplant als Teil des Klimaschutzplans 2050,
- Steuerliche Förderung von energetischer Gebäudesanierung ist gescheitert. Alternativ soll Anreizprogramm Energieeffizienz initiiert werden.
- Erläuterung des Zeitplans für den Klimaschutzbericht der Bundesregierung und zur geplanten Veröffentlichung der Stellungnahmen der Bänke des Aktionsbündnisses.

Anmerkung: Folien der Präsentation sind dem Protokoll beigelegt.

Herr Goeke lädt Teilnehmer ein, Stellungnahmen zu dem Klimaschutzbericht abzugeben. Schriftliche Stellungnahmen der Bänke (nicht von Einzelverbänden) können bis zum 02. Oktober eingereicht werden.

Statements der Teilnehmer des Aktionsbündnisses Klimaschutz zum Entwurf des Klimaschutzberichts

BANK	Person/Institution	Inhaltliches Statement
KOMMUNEN	Cornelia Rösler Deutsches Institut für Urbanistik	<ul style="list-style-type: none"> Für den Teil Kommunen wurde wenig im Bericht geliefert. Fr. Rösler fragt bei den kommunalen Spitzenverbänden an, ob weitere Informationen zum Umsetzungsstand bereitgestellt werden können.
KOMMUNEN	Peter Menke Stiftung Die Grüne Stadt	<ul style="list-style-type: none"> Im Klimaschutzbericht soll der öffentliche Raum (Grün-, Wasserflächen, Parkraum) aufgenommen werden, da er eine Wirkung auf das Stadtklima hat. Dieser Aspekt wird auch schriftlich eingebracht. Problem in Kommunen: finanzielle und personelle Aspekte. Kommunen erstellen Flächennutzungspläne, öffentlicher Raum wird immer kleiner, dadurch wird Grünversorgung in Frage gestellt. Öffentlicher Raum als Instrument der Kommunen aufnehmen.
-BUNDES LÄNDER	Dr. Achim Dahlen Min. für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW	<ul style="list-style-type: none"> Format und Frist erschweren es, sich hinreichend einzubringen Umsetzungslücke ist wahrscheinlich höher, Maßnahmen des Aktionsprogramms müssen sehr ambitioniert umgesetzt werden. Beitrag der Stromwirtschaft könnte u.a. höher sein, Mindestwirkungsgrade von Kraftwerken, Reform des ETS -> an allen Stellschrauben muss gedreht werden.
BUNDESLÄNDER	Dr. Svea Wiehe Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft BW	<ul style="list-style-type: none"> Verfahrenskritik: enger Zeitplan, Wesentlichkeit und Ziele bedürfen einer gesetzlichen Legitimation zur Umsetzung. ETS: Ziele konnten nicht erreicht werden (MSR 2019 statt 2017), Auswirkungen müssen berücksichtigt werden. Erneuerbare Energien: Umsetzung EEG, bei Ausschreibungen müssen die unterschiedlichen Standortbedingungen in Deutschland berücksichtigt werden, auch an windärmeren Standorten muss ein Ausbau der Windenergie möglich sein; Sicherstellung der Akteursvielfalt (z.B. Energiegenossenschaften). Bei der steuerlichen Förderung mit einem geplanten Volumen von 1 Mrd. €/pro Jahr ist es fraglich, ob die prognostizierten Einsparungen mit der Ersatzmaßnahme Anreizprogramm EE mit 165 Mio. € jährlich erreicht werden können. Energieeinsparrecht II: Abgleich von EnEV und EEWärmeG, BW regt an, beide ordnungsrechtlichen Instrumente zusammenführen, Summe der Anforderungen reduzieren. Technologisch ausgerichtete Forschungsförderung soll auch um gesellschaftliche und kulturwissenschaftliche Aspekte ergänzt werden; Partizipation, Betreibermodelle, Rahmenbedingungen etc. sind zu integrieren.

WIRT- SCHAFT	Dieter Brübach B.A.U.M. e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • S. 6 des Klimaschutzberichts sagt, für nahezu alle Maßnahmen ist Umsetzung weit fortgeschritten, aber einige Maßnahmen konnten sich politisch nicht umsetzen lassen, Frage: Wie weit ist es vorgesehen weitere Maßnahmen mit aufzunehmen um das Ziel zu erreichen?
<i>Anmerkung Herr Goeke: Der nächste Klimaschutzbericht wird eine Schätzung der Wirkung der Maßnahmen enthalten. Dann kann ggf. über ein Nachsteuern diskutiert werden.</i>		
WIRT- SCHAFT	Dr. Carsten Rolle BDI	<ul style="list-style-type: none"> • Im Wärmemarkt sind die Anstrengungen zu verstärken; z.B. Effizienzausschreibungen sollten frühzeitig auf Wärme ausgeweitet werden, steuerliche Förderung zu Energieeffizienz in Gebäuden ist wichtig (weiterer Anlauf). • Doppelregulierung bzgl. THG-Einsparung sollte vermieden werden; daher sollte eine Konzentration auf Nicht-ETS Bereiche erfolgen.
MITTELSTAND	Dr. Hermann Hübels DIHK	<ul style="list-style-type: none"> • Deutschland hat einen kräftigen Sprung bei der Energieeffizienz im Jahr 2014 gemacht. • Im Klimaschutzbericht 2016 sollte in einem Eingangskapitel auch die internationale Entwicklung diskutiert werden, Energiepreise haben sich verändert (Öl, Kohle), auch das Ambitionsniveau der Nachbarländer ist relevant. • Kollaterale Wirkungen von Politik: Diskussion um steuerliche Anreize bei der energetischen Sanierung. Klare Entscheidungen sind notwendig. • -40% Ziel ist kein Selbstläufer; Mittelstand muss Potenzial mobilisieren, Energieaudit und EMS bietet Potenziale.

ENERGIE	Katharina Klein BDEW	<ul style="list-style-type: none"> • Energiewirtschaft trägt entscheidende Rolle bei der Umsetzung des APK (Minderung der THG-Emissionen um 48%), ETS wichtigstes Lenkungsinstrument, MSR wird begrüßt. • Ausbauziel erneuerbare Energien 80% bis 2050: Bessere Systemintegration der erneuerbaren Energien bis 2017 notwendig; EEG Novelle 2017 wird positiv beurteilt, Ausschreibungen werden bei entsprechender Ausgestaltung und Akteursvielfalt positiv bewertet. • KWK: bisherige Beschlüsse sind nicht ausreichend. KWK-Anteil an Strom ist nicht gestiegen, absolute Menge stagniert seit 2010; KWK-G nicht stetig weiterentwickeln; Strompreisschwankungen machen Anlagen nicht wirtschaftlich, KWK-G verzögert sich bis 2016, zeitnahe u. zielgerichtete Novellierung und 25% Ziel sind wichtig (11 Mio.t CO₂ möglich). • Klimaschutzbericht: 4 Mio.t CO₂ Reduktion mit bestehenden Maßnahmen nicht realistisch, muss neu gedacht werden. • Strukturierter Dialog mit allen relevanten Akteuren notwendig zum Erreichen der Klimaschutzziel (auch fossiler Kraftwerkspark). • Energieeffizienz: Zeitverzug um 3-5 Monaten bei den wettbewerblichen Ausschreibungen für Stromeffizienz. • Verkehr: Förderung Elektromobilität wird begrüßt, aber es muss auch ein klares Signal für Erdgasfahrzeuge ausgehen. • KWK- und Verkehrsmaßnahmen des Klimaschutzberichts sind nicht ausreichend, zusätzliches Szenario sollte ergänzt werden, welches Fortschreibung des Projektionsberichts und vollständige Umsetzung der Maßnahmen projiziert.
GEBÄUDE	Miriam Braun VDMA	<ul style="list-style-type: none"> • NAPE: Positiv, dass auch Nichtwohngebäude berücksichtigt werden, aber viele Maßnahmen werden nicht hinreichend umgesetzt. • Zu viele Untergruppen und keinen klaren Zeitplan. • KfW/BAFA muss technologieneutral fördern, ansonsten werden die EE Potenziale im Gebäudesektor nicht gehoben; Gebäudesektor ist sehr divers. • Individueller Sanierungsfahrplan, Marketing von technischen Möglichkeiten sinnvoll für Forcierung des Themas Energieeffizienz. • Bitte: Gebäude und Verbraucher hätten gerne einen Themenschwerpunkt bei der nächsten Sitzung zu Gebäude und energetische Sanierung.
<i>Anmerkung von Herrn Goeke: Die Bitte wurde zur Kenntnis genommen. Es wird am Ende dieser Sitzung geklärt, wann dies am sinnvollsten ist.</i>		
GEBÄUDE	Inga Stein-Barthelmes Bundesarchitektenkammer e.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Investitionen in Beratung notwendig. • Technisch ist es möglich, alle Gebäude zu sanieren, aber Kostenfaktor ist wichtig, EnEV: keine finanziellen Verluste. • Zurzeit wird mit PEV gerechnet, aber EEV macht mehr Sinn. • Standardisierte Verfahren in Bezug auf Gebäude vielleicht sinnvoll für Neubau und 50er/60er Gebäude, aber ansonsten schwierig in der Praxis, Stichwort: Individuelle Sanierungsfahrpläne.

GEBÄUDE	<p>Corinna Merzyn Verband privater Bauherren e.V.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 7/8 des Volksvermögens liegt im Gebäudebereich. Für einen Großteil der Bevölkerung repräsentiert die Immobilie zudem die Altersvorsorge, Anforderungen an den Gebäudebestand müssen somit praxisgerecht sein, sonst verlagern sich die Kosten in den Bereich der Sozialsysteme. • Transparenz in Bezug auf Pre- und Rebound Effekt spielt große Rolle. EnEV-Systematik sollte reformiert werden in Richtung praxisnähere Ergebnisse. Dabei sollten Einsparmöglichkeiten und Kosten betrachtet werden, daher EEV nicht PEV. • Optimierung des Vollzuges: Bessere Möglichkeit von Kontrollen für Bauherren schaffen. Dafür müssen im Schlüsselfertigbereich endlich auch Unterlagen an Bauherrn als eigene Kontrollmöglichkeit übergeben werden, energetische Berechnungen werden im Moment nicht weitergegeben, hier muss das Bauvertragsrecht wie vorgesehen dringend novelliert werden. • Technologieoffenheit in der Beratung als Grundvoraussetzung. • Auch Suffizienz sollte als Option Berücksichtigung finden. Es muss nicht ausschließlich um große Investitionen von Bauherrnseite gehen, auch die Möglichkeit, gering-investive und nicht-investive Maßnahmen zu ergreifen, sollte jedenfalls nicht verschwiegen und ggf. auch ideell angerechnet werden • Punkt 5.6.8.: Energieeffizientes Wohnen als „Lifestyle Produkt“ – hier ist die Grundvoraussetzung „Transparenz“ und „Wirtschaftlichkeit“ noch nicht gegeben und sollte zunächst hergestellt werden, sonst ist das Ganze reine Propaganda. Die Akzeptanz erhöht sich durch Transparenz und praxisgerechte Bedingungen, die, wenn sie vorliegen, auch kommuniziert werden.
VERBRAUCHER-SCHUTZ	<p>Dr. Ulrich Ropertz Deutscher Mieterbund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung von Energieeffizienz wird vor allem auf Witterung zurückgeführt. • Klimafreundliches Bauen und Wohnen wird in vielen Arbeitsgruppen in verschiedenen Ressorts diskutiert. Zielsetzungen unterschiedlich Es muss sinnvoll zusammengefügt werden. • Es fehlen Aussagen zur aktuellen Sanierungsquote (2% Ziel) und Evaluierungen des CO₂-Gebäudeprogramms.
<p><i>Anmerkung Herr Goeke: Der Mittelabfluss der KfW-Programme kann erst nächstes Jahr quantifiziert werden.</i></p>		
VERBRAUCHER-SCHUTZ	<p>Dr. Otmar Lell VZBZ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • An dieser Stelle nur Äußerung zu Verkehr, alles andere wird schriftlich eingereicht. • Zielsetzung ÖPNV Finanzierung muss erreicht werden. • Verbraucherorientierung beim öffentlichen Verkehr: E-Ticket wäre sinnvoll. • CO₂ Emissionen PKW werden nur sehr begrenzt im Klimaschutzbericht angesprochen, es fehlt eine Zielsetzung (CO₂ Grenzwerte). • Abweichung realer Verbrauch und Normverbrauch sowie Kennzeichnung ist ein Problem.

ABFALL- WIRT- SCHAFT	Thomas Obermeier DGAW e.V.	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung Abfallvermeidung, Recycling und Wiederverwendung (Pkt. 5.8.1. d. Klimaschutzberichts): verläuft schleppend, es fehlt die energetische Verwertung mit Bezug zu KWK, Potenziale EE und Recycling von Brennstoffen.
LAND- /FORSTWIRTS CHAFT	Marius Tegethoff Bund deutscher Baum- schulen e.V.	<ul style="list-style-type: none"> Verzichtet auf eine mündliche Stellungnahme.
LAND- /FORSTWIRTSCHAFT	Stefan Pinggen Deutscher Bauernverband e.V.	<ul style="list-style-type: none"> Düngeverordnung als Hauptinstrument, noch stärkere Effizienzsteigerung neben Ordnungsrecht möglich. Öko- und konventionelle Betriebe: Effizienz der Produktion wichtig – abhängig von Management des Betriebsleiters und nicht von der Wirtschaftsweise. Dauergrünland klimaschutzrelevanter Bereich: EuGH: Flächen, die freiwillig als Grünland angelegt werden, werden konfisziert, Grünland muss erhalten werden. Moorböden: sehr sensibel vorgehen, Renaturierung sinnvoll, aber lange kulturhistorische Leistung, Eigentumsfragen, betrifft oft ganze Regionen, Forschung zu Torfersatzstoffen. Es fehlt ein MAP für Biokraftstoffe in der Landwirtschaft.
UMWELT	Ursula Samuel GIH	<ul style="list-style-type: none"> Begriff Energieberatung sollte im Bericht ausdifferenziert werden. Die verschiedenen Programme sollten nach Überschneidungen durchleuchtet werden und was noch fehlt. Qualifizierung soll vorangetrieben werden: Förderung des Handwerks, Fördermittel für Weiterbildungen von Energieberatung wünschenswert.
UMWELT	Eugen Kuntze ergon e.V.	<ul style="list-style-type: none"> Vorsicht bei Ausweitung von Ausschreibungen auf weitere erneuerbare Energien Technologien – Bürgerenergieprojekte werden dadurch benachteiligt. Bei dem Mix der Maßnahmen fehlt positive Emotionalisierung, damit Öffentlichkeit das Thema „sexy“ findet, einzige Textstelle: „man muss klimafreundliches Bauen und Wohnen begehrllich machen“.
UM- WELT	Dr. Guido Schwichtenberg AGDW	<ul style="list-style-type: none"> Holzprodukte: Speicherfunktion mit in die Bilanzierung aufnehmen. Substitutionswirkung von Holz wichtig. Warum wird dies nicht in den Klimaschutzbericht aufgenommen? Holzbaurate im Gebäudesektor erhöhen und als klimarelevante Maßnahmen benennen (5.6).

GEWERKSCHAFTEN/ SOZIALVERBÄNDE		<ul style="list-style-type: none"> keine Stellungnahme.
WISSENSCHAFT	Gerd Rosenkranz Agora Energiewende	<ul style="list-style-type: none"> Klimaschutzbericht als Sicherheitsgurt, regelmäßige Überprüfung wichtig. Defizit: ohne Zahlen zur Minderungswirkung können wir keine Stellung nehmen. Logik: wenn wir nicht auf dem Zielpfad sind, muss nachgelegt werden. Energetische Gebäudesanierung: steht seit 2011 auf der Tagesordnung der Politik, im Dezember die Bereitstellung von 1 Mrd. € nochmal beschlossen, jetzt stattdessen 165 Mio. € für Anreizprogramm – steuerliche Förderung soll eigentlich ein anderes Publikum als KfW ansprechen.
WISSENSCHAFT	Barbara Schломann Fraunhofer ISI	<ul style="list-style-type: none"> Frage der Finanzierung sollte geklärt werden, Finanzierung erfolgt aus Haushaltsmitteln; wenn über Ersatz- oder neue Maßnahmen nachgedacht wird, ist eine zusätzliche bzw. alternative Finanzierung nötig: z.B. Umlagefinanzierung oder Abbau umweltschädlicher Subventionen. Preis- und mengensteuernde Elemente fehlen (bis auf ETS). Ökonomische Wirkungen des Klimaschutzes: Beschäftigungseffekte, mögliche soziale Folge- und Verteilungswirkungen sollten berücksichtigt werden, stärkere positive Herausstellung.
<i>Anmerkung Herr Goeke: Über das Thema alternative Finanzierungen sollten wir uns nachher nochmal unterhalten, mit Blick auf die Sitzungen 2016</i>		
WISSENSCHAFT	Walter Kahlenborn adelphi	<ul style="list-style-type: none"> Politikkohärenz: übergreifender Aspekte fehlen (soziale und ökonomische Nebenwirkungen). Monitoring ist wichtig, Vorschlag: Zusammenfassung am Ende der Kapitel mit Soll- und Ist-Stand, um die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zu erkennen. Int. Zusammenarbeit – Unterstützung von anderen Ländern (z.B. NAMA Facilities sollte mit aufgenommen werden).

ENTWICKLUNGSSUSAMMENARBEIT	<p>Dr. Joachim Fünfgelt</p> <p>Brot für die Welt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Position ist mit der Bank abgestimmt. • Internationale Zusammenarbeit: Globaler Süden ist vom Klimawandel betroffen, Ziel könnten noch weiter konkretisiert werden; benötigen ambitioniertes, dynamisches, modernes und faires Klimaabkommen. • Ambition bis 2050: Ausstieg aus fossilen Energien. • Dynamisch: alle 5 Jahre Klimaabkommen überprüfen und Ziele erhöhen. • Erhöhung EU: 55% bis 2030 wichtig. • Modern: Beendigung des Silodenkens, SDG und Klimaschutz gemeinsam denken. • Fair: Industrienationen unternehmen stärkere Anstrengungen zur Minderung und verstärkte Unterstützung von armen Ländern (Verbindlichkeit, Verlässlichkeit, Angemessenheit), Bewältigung von klimafolgen Schäden sollte konzeptionell und institutionell mit in das Abkommen aufgenommen werden. • D: Ausstieg aus Kohle bis spätestens 2040, Einhaltung -40% bis 2020, zusätzlich eine Verschärfung der Klimaschutzziele EU und eine Ausweitung der Unterstützung für Entwicklungsländer. Es darf auch keine Unterstützung von Kohle und Infrastruktur in anderen Ländern stattfinden. Dies fehlt im Klimaschutzbericht.
<p><i>Anmerkung Herr Goeke: Danke für diesen Ausblick. Ich weise darauf hin, dass wir mit dem Klimaschutzbericht zeigen wollen, dass wir unsere Hausaufgaben gemacht haben und dies auch für die internationale Gemeinschaft mit Blick auf Paris ein wichtiges Signal ist.</i></p>		
VERKEHR	<p>Dr. Martin Koers</p> <p>VDA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es wurde viel diskutiert, auch Themen, die nicht im Zusammenhang mit dem APK2020 stehen, da Umsetzung langfristig; vermisst Fokus auf Maßnahmen mit Wirkung bis 2020. • Appell: Angebot und Nachfrage zusammenbringen– Bsp.: Angebot kommt in den Markt (PKW, LKW etc.), Ziel: 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2020, aber es erfolgt aufgrund er geringen Nachfrage keine Umsetzung; andere Länder zeigen, dass es funktioniert.
VERKEHR	<p>Gerd Lottsiepen</p> <p>VCD</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzbericht ist eine Mischform aus Bericht und Plan. • Punkt 7.2.3 Rad und Fußverkehr: Förderung von Kommunen. Diese Maßnahme könnte etwas konkreter ausgestaltet sein. Unter der Überschrift gibt es keine Maßnahme zum Fußverkehr. Wenn Fußweg zu ÖV Haltestelle nicht attraktiv ist, dann wird das Auto genutzt. • Förderung Erdgas als Kraftstoff wichtig (VDA und VCD haben sich darauf geeinigt).
VERKEHR	<p>Lukas Rohleder</p> <p>aireg</p>	<ul style="list-style-type: none"> • aireg begrüßt Klimaschutzbericht. An zwei Stellen wird auf den int. Flugverkehr verwiesen, aber ein nationaler Bericht hat Systemgrenzen, Bezugnahme sollte daher gestrichen werden. • Erhebliche Potenziale können durch die Nutzung von Elektromobilität und alternativen Kraftstoffen gewonnen werden. Dies sollte sich in Förderhöhen niederschlagen. • Deutscher Diskussionspunkt auf COP: ICAO soll robustes globales und marktbasierendes System entwickeln.

Schlusswort:

- Bündnissitzungen sind weiterhin zweimal im Jahr geplant: einmal im Frühjahr und einmal im Herbst; 3. Sitzung voraussichtlich im Frühjahr 2016 nach Ostern.
- Bänke Verkehr und Kommunen sind eingeladen, den Diskussionsprozess weiter fortzuführen.
- Einladung an die Bänke Land-und Forstwirtschaft sowie die Wirtschaft Beiträge für Themenschwerpunkte für die nächste Sitzung vorzubereiten.
- Die Bank Land-und Forstwirtschaft erklärt sich dazu bereit. Die Wirtschaftsbank klärt intern einen möglichen Beitrag.
- Für die Herbstsitzung 2016 werden die Schwerpunktthemen Gebäude und alternative Finanzierungsansätze (letzteres vorbereitet durch die Wissenschaftsbank) vorgeschlagen.