

UMWELTPOLITISCHE POSITIONEN

der Kandidat*innenduos in der Stichwahl zum SPD-Vorsitz
sowie deren Bewertung durch die Umweltverbände

Berlin, 19. November 2019

Auswertende Umweltverbände:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND),
Campact, Deutsche Umwelthilfe (DUH), Naturfreunde

EINLEITUNG

Als 1,4 Millionen Menschen am 20.09.2019 in Deutschland auf der Straße waren, hat die SPD in der großen Koalition das so genannte Klimapaket beschlossen. Die Analysen von Umweltverbänden, Fridays for Future und Wissenschaft zeigen sehr deutlich: Das Paket ist weder geeignet die Klimakrise zu bremsen, noch hat es Rückhalt bei den Bürger*innen. Das Klima kippt.

Aus diesem Grund haben wir als Umweltorganisationen der Regierung eine Frist gesetzt; bis zum 29. November, also zu Beginn der Weltklimakonferenz und zur Halbzeitbilanz der Großen Koalition, muss sie ein wirksames Klimapaket und -gesetz beschließen.

Die Sozialdemokratie als Partei der Solidarität und der internationalen Gerechtigkeit hat sich die Begrenzung der Klimakrise auf möglichst 1,5 Grad – richtigerweise – zu ihrem Leitbild gemacht. Auf die möglichen neuen Parteivorsitzende, kommt somit eine große Verantwortung zu, dieses Leitbild einzulösen. Daher haben wir die beiden Kandidat*innen-Duos der Stichwahl erneut eingeladen, Ihre umweltpolitischen Vorstellungen darzulegen. Wir haben uns die Antworten der Kandidat*innen angeschaut, bewertet und auf deren 1,5 Grad Kompatibilität überprüft. Damit tragen wir zur Transparenz darüber bei, wie die Kandidat*innen-Duos die Klimakrise zu lösen gedenken, wenn sie als Parteivorsitzende gewählt werden sollten.

UMWELTPOLITISCHE BEWERTUNG DER SPD-KANDIDAT*INNEN

Folgendes Bewertungsschema wurde angewandt:

 = Paris Kompatibilität

 = Erreichen der 2030 Ziele (beginnend dieses Jahr)

 = Konkrete Maßnahmen, die über das Klimapaket hinausgehen, aber nicht die 2030 Ziele erreichen

 = Schwammige Antworten ohne konkrete Maßnahmen und Ambitionsniveau Klimapaket

	Esken/Walter-Borjans	Geywitz/Scholz
Maßnahmen + Strategien zu 1,5		
Ausstieg Kohle, Öl und Gas		
Investitionen und Subventionen		
100% naturverträgliche Erneuerbare Energien		
Verkehrswende und Agrarwende		
CO ₂ -Preis		
Klimaschutzgesetz		
Fazit	<p>Saskia Esken und Norbert Walter-Borjans haben erkannt, dass das Klimapaket der Bundesregierung nicht ausreichen, um das nationale 2030-Ziel und das 1,5 Grad Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Sie verbinden zudem ihren Ansatz mit dem Anliegen, systematisch soziale Gerechtigkeit und Ökologie in Einklang zu bringen.</p>	<p>Die Antworten von Klara Geywitz und Olaf Scholz gehen nicht über die Beschlüsse der Bundesregierung zum Klimapaket hinaus. Mit dem Klimapaket aber können weder das nationale 2030-Ziel noch das 1,5 Grad Ziel des Pariser Klimaabkommens erreicht werden. Gleichwohl bekennen sich zur Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation der Gesellschaft.</p>

Fazit zu den umweltpolitischen Positionen der SPD-Kandidat*innen

Wir leben in einer Zeit des Umbruchs. Es müssen mutig die Weichen für mehr Klimaschutz gestellt werden, um jetzigen und kommenden Generationen einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen. Aus unserer Sicht steht daher fest, dass es einen Aufbruch der SPD nur geben kann, wenn es einen Neustart in der Umweltpolitik gibt.

Um als SPD-Mitglied eine Wahlentscheidung zu treffen, müssen sicherlich viele Aspekte berücksichtigt werden. Wem Umwelt- und Klimapolitik hierbei wichtig ist, der kann sich an der Bewertung der Umweltorganisationen orientieren.

Das Verfahren zur Wahl der neuen Parteivorsitzenden und den dadurch entstandenen öffentlichen Austausch über die jeweiligen politischen Konzepte bewerten wir als sehr positiv. Insgesamt gibt es im Wettbewerb für den SPD-Parteivorsitz für die Partei viel zu gewinnen.

In unseren Augen ist es unverzichtbar, dass die Sozialdemokratie zu einer starken Stimme im Klimaschutz und Artenschutz wird und alles dafür tut, das 1,5-Grad-Ziel einzuhalten. Wir appellieren daher an die Mitglieder der SPD die Neuwahl der Parteivorsitzenden zu nutzen, um innerhalb der Partei intensiv zu diskutieren, wie die SPD die Einhaltung des 1,5 Grad Ziel erreichen möchte. Wir hoffen, dass die neuen Parteivorsitzenden diese Diskussion fördern, sich für das Anliegen stark machen, soziale und ökologische Gerechtigkeit zusammenzudenken und den sozial-ökologisch gerechten Umbau unserer Gesellschaft mit voranzutreiben.

AUSFÜHRLICHE ANTWORTEN DER KANDIDAT*INNEN

1. Welche konkreten Maßnahmen und Strategien wollen Sie umsetzen, um die Erwärmung auf möglichst 1,5 Grad zu begrenzen, wie es das Pariser Klimaabkommen völkerrechtlich verbindlich vorschreibt?

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Um die richtigen Investitions- und Innovationsanreize zu setzen, wollen wir eine wirksame und zielgerichtete CO₂-Bepreisung, die für alle Bereiche gilt, die nicht unter das ETS (Emission Trading System) der EU fallen. Damit die Kosten dieses CO₂-Preises nicht alleine vom Endverbraucher getragen werden, muss ihm ein Mechanismus für sozialen Ausgleich gegenüber gestellt werden, ohne die Anreizwirkung zu schmälern. Der Ausgleich soll durch eine Pro-Kopf-Zurückzahlung in Form einer Klimaprämie erfolgen. Dadurch kann eine Umverteilung von Wohlhabenden zu weniger Wohlhabenden erzielt werden.

In Verbindung mit der CO₂-Bepreisung im Inland streben wir auf EU-Ebene die Einführung einer europäischen CO₂-Grenzbesteuerung an, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Importe und im Inland hergestellte Güter mit Blick auf die bei der Produktion anfallenden CO₂-Emissionen herzustellen und die Verlagerung von CO₂-intensiver Produktion ins Ausland aufgrund eines verzerrten Kostenwettbewerbs zu vermeiden.

Damit die Sektorkopplung wirtschaftlich wird, muss der Strompreis sinken. Gleichzeitig ist die Energiewende ein nachhaltiges generationenübergreifendes Modernisierungsprojekt. Zu diesem Zweck wollen wir daher einen „Investitionsfonds Energiewende“ auflegen, der das Fördervolumen im Rahmen des EEG abdeckt. Der Fonds sammelt dabei zunächst jährlich min. 10 Mrd. € über den Kapitalmarkt ein. Dieses Geld wird zur Finanzierung der bislang allein über die EEG-Umlage bezahlten Förderkosten genutzt und die EEG-Umlage entsprechend reduziert. Damit sinkt der Strompreis.

Die Nutzung verschiedener Formen des Eigenverbrauchs (Mieterstrom; Quartierstrom) und von Nahwärmekonzepten trägt zur weiteren Erhöhung der dezentralen Versorgung bei und muss daher ebenso von Umlagen und Entgelten entlastet werden, ebenso wie alle Formen der Speicherung. Mit einem Leistungsmarkt, in dem das Vorhalten gesicherter und relativ CO₂-armer Leistungskapazitäten entlohnt wird, können die notwendigen finanziellen Anreize für die Energieversorgungsunternehmen zum Weiterbetrieb und Neubau notwendiger Back-up-Kraftwerke geschaffen werden.

Wir wollen die jährlichen Ausbauziele vor allem für Photovoltaik und Windenergie deutlich erhöhen und im Rahmen der Ausschreibungen nicht zugeteilte Mengen ins Folgejahr übertragen, um das Ziel von 65 % EE-Anteil am Bruttostromverbrauch bis 2030 zu erreichen. Darüber hinaus müssen planungs- und genehmigungsrechtliche Hürden wie pauschale Abstandsregeln für Windkraft abgebaut werden. Für die Steigerung der Akzeptanz für Erneuerbare-Energien-Projekte fordern wir die Einführung eines verbindlichen Modells zur Ertragsbeteiligung, damit Kommunen und Bürger von Anlagen in ihrer Umgebung unmittelbar profitieren.

Das Stromnetz ist das Rückgrat der Energiewende. Wir wollen regionale private Gebietsmonopole bei den Übertragungsnetzgesellschaften in eine von Bund und Ländern gemeinsam kontrollierte Deutsche Netzgesellschaft überführen. Durch sie kann der notwendige Netzausbau zielgerichteter vorangetrieben und die aus den Netzentgelten erwirtschafteten Gewinne verstärkt in Investitionen für das gesellschaftliche Ziel der Energiewende umgelenkt werden.

Beim Umbau unseres Mobilitätssystems kommt es auf ein intelligent verknüpftes, intermodal integriertes Verkehrssystem an. Zentrale Akteure bei der Umsetzung sind die Kommunen und Kreise. Dafür wollen wir Städte und Gemeinden beim Ausbau neuer ÖPNV-Infrastruktur durch Verdreifachung der GVFG-Mittel des Bundes massiv unterstützen. Langfristig wollen wir einen umlagefinanzierten, gebührenfreien ÖPNV. Wir wollen eine Verdoppelung der öffentlichen Unterstützung für die Errichtung einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur. Wenn wir ab spätestens 2050 klimaneutrale Mobilität gewährleisten wollen, muss ab 2035 die Zulassung von CO₂-ausstoßenden Fahrzeugen untersagt werden.

Im Bereich einer nachhaltigen Wärmeinfrastruktur wollen wir die oberflächennahe Nutzung von Erdwärme zur Wärmeversorgung und der Ausbau der Fernwärmeinfrastruktur in urbanen Ballungsräumen verstärkt fördern. Ähnlich wie bei der KWK müssen bisherige, fossil gespeisete Wärmequellen für diese Systeme durch erneuerbare Wärmequellen langfristig umgerüstet werden. Hierfür wollen wir einen geeigneten Investitionsrahmen schaffen. Durch die Förderung kommunaler Energieverbände mit mittelständischen Unternehmen soll die CO₂-Reduktion auf kommunaler Ebene vorangetrieben werden. Zudem sollte die steuerliche Förderung bei der Sanierung im Bestandsbau und zur Steigerung der Energieeffizienz erhöht werden und Anreize gesetzt werden, den Anteil an erneuerbaren Energien auch im Bestand zu erhöhen.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Die Welt kam in Paris zusammen, um mit dem Klimawandel eine der größten globalen Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Das Paris-Abkommen zeigt, dass die Weltgemeinschaft trotz aller Differenzen an einem Strang ziehen und das Schicksal unseren Planeten gemeinsam und nachhaltig gestalten kann. Wir sind stolz darauf, dass eine sozialdemokratische Umweltministerin das Paris-Abkommen maßgeblich verhandelt hat.

Ein effektiver Klimaschutz erfordert ein verändertes Konsum- und Mobilitätsverhalten, effizientere Produktionsprozesse, bessere Stoffkreisläufe und vieles andere. Aus unserer Sicht sollte Deutschlands Beitrag zum globalen Klimaschutz vor allem darin liegen, zu zeigen, dass ein Industrieland die sozial-ökologische Transformation hin zur Treibhausgasneutralität meistern kann. Und dies ohne an Wohlstand einzubüßen, sondern gerade mit diesen neuen klimafreundlichen Technologien und neuen Dienstleistungen den Wohlstand und die Lebensqualität zu steigern.

Weil Deutschland reicher ist als viele anderen Länder, ist es richtig, dass gerade wir massiv Geld in die Hand nehmen, um die Kosten klimafreundlicher Technologien für alle zu senken. Allein 54 Mrd. Euro öffentliche Mittel bis 2023, mehr als 150 Mrd. Euro bis 2030. Noch größer sind die damit bewirkten privatwirtschaftlichen Investitionen. Schon mit dem Erneuerbare-Energien-Gesetz aus der Feder des Sozialdemokraten Hermann Scheer haben wir gezeigt, wie schnell erneuerbare Energien erschwinglich werden können, wenn Deutschland die Technologieentwicklung bewusst und zu Beginn auch mit öffentlichen Mitteln anschiebt. Heute nutzt die ganze Welt günstige erneuerbare Energien. Ähnliche Entwicklungen werden wir auch bei der Elektromobilität, klimafreundlichen Grundstoffen, dem Ausbau des Schienenverkehrs und beim Wasserstoff vorantreiben. Es ist gut, wenn Deutschland in Vorleistung geht, weil wir es stemmen können und natürlich auch, weil wir im internationalen Vergleich weiterhin viel zu viel CO₂ ausstoßen.

In Deutschland wollen wir die Energie- und Mobilitätswende als unsere zentralen Klimaschutzmaßnahmen so schnell wie möglich umsetzen. Die 20er Jahre werden geprägt sein von dieser Transformation. In Europa wollen wir auf eine alle Sektoren übergreifende CO₂-Bepreisung hinwirken. Auf globaler Ebene wollen wir mit Ländern daran arbeiten, dass die sozial-ökologische Transformation in allen Teilen der Welt funktioniert.

Wir verlassen uns beim Klimaschutz bewusst nicht alleine auf die Veränderung von Anreizen und allerlei Marktmechanismen. Damit Klimaschutz wirklich funktioniert, muss der Staat raus aus der Zuschauerrolle und rein ins Geschehen. Ein aktiver Staat baut z.B. Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität aus. Deutschland muss dringend das Henne-Ei-Problem zwischen E-Autos und Ladesäulen lösen. Deshalb ist es gut, dass sich Olaf Scholz in der Bundesregierung für 1 Mio. öffentlich zugängliche Ladepunkte eingesetzt hat und diese nun auch aufgestellt werden. Ebenso muss der Staat aber auch Stromnetze, Wärmenetze, Wasserstofftankstellen, Bahntrassen, ÖPNV und vieles mehr an Infrastruktur für eine treibhausgasneutrale Gesellschaft planen und voranbringen. All diese Infrastruktur schafft der Markt nirgends auf der Welt alleine.

2. Mit klaren Regeln aus Kohle, Öl und Gas aussteigen: Durch einen Kohleausstieg bis spätestens 2030, das sofortige Verbot neuer Ölheizungen und den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Die Dekarbonisierung erfolgt nur nachhaltig, wenn sie sozial gerecht erfolgt. Denn sonst ist die gesellschaftliche Akzeptanz gefährdet, wie das Beispiel Frankreich zeigt. Es ist ein möglichst breiter Klimakonsens erforderlich.

In einer großen Kraftanstrengung haben sich Gewerkschaften, Energieversorger, Umweltverbände, Bundesländer und lokale Betroffene in der Kommission „Wachstum Strukturwandel und Beschäftigung“ (WSB) auf einen Konsens zum Kohleausstieg bis spätestens 2038, wenn möglich 2035 geeinigt. Natürlich setzen wir uns auf dieser Grundlage für den frühestmöglichen Ausstieg ein. Wir halten diesen gesellschaftlichen Kompromiss für den nachhaltigsten und realistischsten Weg zum Kohleausstieg. Wer ihn aufkündigt, provoziert neue enorme Konflikte und Verzögerungen.

Wir streben an, dass es umgehend untersagt wird, neue Ölheizungen zu installieren und fordern, ab 2035 keine CO₂-ausstoßenden Fahrzeugen mehr zuzulassen. Für den für Deutschland so zentralen Industriesektor Automobil fordern wir eine Strukturwandelkommission nach dem Vorbild der WSB-Kommission, damit das o.g. Ziel und der Weg dorthin im breiten Konsens verabredet werden können.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Klare Regeln ja, Ausstieg sobald Alternativen für alle zugänglich sind. Wir wollen, dass Deutschland und die Welt so schnell wie möglich nicht mehr auf fossile Energien angewiesen sind, weil deren Verbrennung - sei dies in Kraftwerken, Heizungen oder Autos - den Klimawandel vorantreibt. Die gute Nachricht ist: technologisch gibt es für fast alle Anwendungen bereits eine klimafreundliche Alternative. Die Herausforderung ist nun, diese Alternativen so

schnell wie möglich für alle zugänglich zu machen und die Transformation der Energie- und Automobilindustrie sozial gerecht zu organisieren. Der Konsens der „Kohlekommission“ gilt: bis spätestens 2038. Es stimmt: There are no jobs on a dead planet. Aber es stimmt auch, dass wir in Demokratien zu gemeinsamen Lösungen kommen müssen. Wenn diese dann lauten, dass wir einige Jahre nach 2030 aus der Kohle aussteigen, dafür in den betroffenen Regionen einen sozial ausgewogenen Strukturwandel schaffen, dann stehen wir dazu.

3. Investitionen ermöglichen und fossile Subventionen beenden. Klimaschädliche Subventionen wie die steuerliche Begünstigung von Diesel und Kerosin und die Förderung fossiler Gasinfrastruktur beenden und freiwerdenden Mittel für eine zukunftsfähige Infra- struktur einsetzen.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Wir wollen eine konsequente und sozialverträgliche CO₂-Besteuerung. Das bedeutet, dass die Preise aller Kraftstoffe, auch Kerosin und Diesel, ihren realen CO₂-Gehalt ausdrücken und das Steuer- und Abgabenrecht entsprechend angepasst wird.

Gleichzeitig benötigen wir umfassende Entlastungen für Geringverdiener, die nicht umgehend aus eigener Kraft auf CO₂-arme Mobilität umstellen können. Neben einer deutlichen Entlastung des ÖPNV muss daher eine pro-Kopf-Klimaprämie ausgezahlt werden.

Die Gasinfrastruktur wollen wir umgehend auf die Nutzung durch „grüne“, d.h. synthetisch mit erneuerbaren Energien erzeugte Gase umstellen. Die existierende Gasinfrastruktur dafür zu nutzen, minimiert Kosten und Konflikte und erlaubt einen gleitenden Übergang in die nicht-fossile Energiewelt sowie stellt ein enormes Speicherpotenzial für die Erneuerbaren dar, das wir nutzen müssen.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Machen wir ganz aktuell, weitere Schritte müssen folgen. Das Klimapaket stieß bekanntlich auf geteiltes Echo. Den CO₂-Preis halten einige für zu niedrig und auch Verbote seien zu wenige enthalten. Darüber kann und muss man streiten. Anerkennung verdient das Paket jedoch, weil es Fliegen teurer und Bahnfahren günstiger macht. Weil es LKWs stärker zur Maut-Kasse bittet und dafür in Schienen für den Güterverkehr investiert. Weil es große Autos besteuert und kleine E-Autos unterstützt. Diesel und Benzin werden an der Tankstelle teurer, der zunehmend erneuerbare Strom hingegen günstiger. All das sind Beispiele dafür, wie schrittweise fossile Optionen stärker belastet werden und im Gegenzug klimafreundliche Optionen besser gestellt werden. Die Richtung stimmt. Der sog. „modal shift“ weg von Straße und Luftweg hin zur Schiene beginnt.

Und weil explizit nach der Gasinfrastruktur gefragt wurde: Die Europäische Investitionsbank wird it Deutschlands Stimme ihre Investitionen in fossile Energien inkl. Gas sehr stark einschränken. Stattdessen werden viele Milliarden in erneuerbare Energien und Klimaprojekte fließen. Vielleicht ist das Klimapaket also doch Liebe auf den zweiten Blick.

4. 100 Prozent auf Erneuerbare setzen. Die Hürden, die den naturverträglichen Ausbau der Erneuerbaren Energien derzeit ausbremsen, müssen fallen. Es braucht klare, jährliche Ausbauziele.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Diese Forderung unterstützen wir. Pauschale Abstandregeln bei der Windkraft wie etwa in Bayern oder in NRW sind ebenso fehl am Platz wie die Beschränkung von Freiflächen-Photovoltaik Nutzwälder mit geringerem ökologischem Wert bieten Raum für Windkraft und erlauben Waldbauern Einnahmen, die an den Umstieg auf eine ökologischere Forstwirtschaft gekoppelt werden sollten.

Wir fordern eine durch den Bund koordinierte verbindliche Abstimmung zwischen den Bundesländern über die regionalen Beiträge zu den Ausbauzielen bei den Erneuerbaren, damit das Schwarze-Peter-Spiel („Nicht bei mir“) endlich ein Ende hat.

Wir brauchen eine öffentliche Netzgesellschaft für die Übertragungsnetze in Deutschland, um die Akzeptanz des schleppenden Netzausbaus zu erhöhen und Erträge aus den Netzentgelten in den Ausbau statt in die Taschen von Shareholden zu stecken.

Bürger und Kommunen müssen unmittelbar an den Erträgen von erneuerbaren Energien in ihrem Umfeld beteiligt werden, auch das stärkt Akzeptanz und Engagement vor Ort.

Mieterstrom muss endlich umfassend gefördert werden, damit auch gering verdienende Haushalte in den Genuss der Energiewende kommen.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Ja, denn erneuerbarer Strom bringt auch die Dekarbonisierung der anderen Sektoren voran. Treibhausgasneutralität und unsere Klimaziele für 2050 bauen darauf, dass Strom vollständig aus erneuerbaren Energien gewonnen wird. Erneuerbarer Strom hilft somit auch bei der Dekarbonisierung der anderen Sektoren, insb. im Verkehr. Es macht ja sonst wenig Sinn, ein E-Auto mit Kohlestrom zu betanken. Wir pochen ggü. unserem Koalitionspartner daher darauf, endlich das 65 % EE-Ziel für 2030 im Gesetz festzuschreiben, so wie wir es als SPD in den Koalitionsvertrag verhandelt haben. Um 65 % zu erreichen, müssen wir konkrete Ausbaupfade festlegen. Wir wollen den Ausstieg aus der Kohle und nicht aus der Windkraft - ein Hinweis, den unser Koalitionspartner nötig zu haben scheint. Ebenso muss der PV-Deckel wie ins Klimapaket rein verhandelt ersatzlos gestrichen werden.

5. Zum Klimaschutz gehört die Verkehrs- und Agrarwende. Es braucht mehr Raum für öffentlichen Verkehr, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und ein Moratorium für den Aus- und Neubau von Straßen und Flughäfen. Eine bäuerliche, klima- freundliche und ökologischere Landwirtschaft muss die industrielle Tierhaltung ersetzen.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Wir fordern die planbare, stetige und letztlich konsequente Ausrichtung der gesamten Agrarförderung in Deutschland an den Klimazielen des Bundes. Außerdem bedarf es einer umfassenden und strengeren arbeitsrechtlichen Regulierung der an vielen Stellen katastrophalen Arbeitsbedingungen insbesondere in der Fleischindustrie. Im Bereich des Verkehrs wollen wir den Ausstieg aus den fossil betriebene Antriebstechniken sowie eine deutliche Stärkung des ÖPNV. Dafür wollen wir Städte und Gemeinden beim Ausbau neuer ÖPNV-Infrastruktur durch Verdreifachung der GVFG-Mittel des Bundes massiv unterstützen. Unser mittelfristiges Ziel ist die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets, unsere langfristige Zielvorstellung ist ein umlagefinanzierter, gebührenfreier ÖPNV. Darüber hinaus bedarf es massiver Investitionen in eine Infrastruktur für CO₂-arme Mobilität, z.B. Schnellladesäulen und Wasserstoff-tankstellen, Radschnellwege etc. Wenn wir ab spätestens 2050 klimaneutrale Mobilität gewährleisten wollen, muss bei einer Lebensdauer von ca. 15 Jahren ab 2035 die Zulassung von CO₂-ausstoßenden Fahrzeugen untersagt werden. Wir ziehen eine verbindliche Ausrichtung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die Absenkung von Emissionen einem pauschalen Moratorium für einzelne Verkehrsträger vor.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Aus der Stromwende eine echte Energiewende machen. Alle Sektoren müssen mittel- und langfristig klimafreundlich werden. Erneuerbarer Strom ist dafür wichtig aber längst nicht ausreichend. Wir müssen den Blick weiten in Richtung Wärmewende, Verkehrswende, Agrarwende. Die Wärmewende braucht erneuerbare Wärme, die Verkehrswende grünen Wasserstoff, die Agrarwende mehr ökologische Landwirtschaft. Von einem Moratorium auf Straßenneubau halten wir derweil nicht viel. Wir sollten vielmehr alles dafür tun, dass auf diesen Straßen mit Ökostrom betankte E-Autos fahren, die glückliche Menschen vom Ökobauerhof auf dem Land zu den Park-and-Ride Stationen am Stadtrand kutschieren, von wo sie bei gutem Wetter mit dem Rad und bei nicht so gutem Wetter mit dem Elektrobus nach Hause fahren können.

6. Ein CO₂-Preis muss jetzt wirken und darf nicht durch einen Emissionshandel auf Jahre verzögert werden. Es braucht deshalb bei Wärme und Verkehr ab 2020 einen CO₂-Preis von mindestens 50 Euro pro Tonne, der bis 2030 auf 180 Euro steigt.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Ein CO₂-Preis ist aus unserer Sicht nur dann sinnvoll und akzeptabel, wenn es dafür bei denjenigen, die nicht mal eben so ein neues Auto, einen neuen Kühlschrank oder eine neue Heizung kaufen können, einen sozialen Ausgleich gibt. Wir fordern eine CO₂-Steuer, durch die im Jahr 2020 der CO₂-Preis bei 40 Euro/Tonne CO₂ beginnt und bis 2030 auf inflationsbereinigt 180 Euro/t (nominal 215 Euro/t) ansteigt. Die Einnahmen werden zum Einstieg für die Auszahlung einer Prämie 100 Euro pro Person und Jahr verwendet. Kinder haben ebenfalls Anspruch auf die Prämie, die entsprechend an die Sorgeberechtigten ausgezahlt würde. Sie steigt im weiteren Verlauf mit den zusätzlichen Einnahmen unter Berücksichtigung sinkender CO₂-Emissionen auf einen Betrag von nominal 375 Euro im Jahr 2030. So würde rasch und unbürokratisch ein politisch steuerbarer CO₂-Preis mit hinreichender Lenkungswirkung erhoben. Der Preisanstieg wäre planbar und würde Industrie und anderen Großverbrauchern eine belastbare Investitionsplanung ermöglichen und die unteren Einkommen könnten angesichts ihres geringen CO₂-Verbrauchs sogar entlastet werden.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Einverstanden mit der Intention, nicht jedoch mit der Einstiegsschwelle. Um eines vorwegzuschicken: Den Gedanken, wirtschaftsliberaler Ökonomen, den Preis zu erhöhen und den Rest regelt der Markt, teilen wir nicht. Der Verkehr- und Gebäudesektor bekommen einen CO₂-Preis, der stetig ansteigt. Damit ist klar: beim nächsten Autokauf oder mit dem Heizungstausch ist eine klimafreundliche Wahl auch die ökonomisch sinnvolle Entscheidung. Über den Einstiegspreis wurde viel diskutiert und dabei teilweise verkannt, dass auf Brenn- und Kraftstoffe mit den Energiesteuern ja auch schon implizite CO₂-Steuern liegen. Wir stehen ganz bewusst dazu, in den ersten Jahren eine moderate Einstiegsschwelle festzulegen, denn Kostendruck auf Menschen auszuüben, die kurzfristig nicht auf eine klimafreundliche Alternative umsteigen können, ist nicht gerecht.

7. Klimaschutz braucht Verbindlichkeit: Das angekündigte Klimaschutzgesetz muss jährliche Klimaziele für alle Wirtschaftssektoren sicher festlegen. Werden sie verfehlt, müssen die Klimaschutzmaßnahmen schärfer werden.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Das unterstützen wir. Zudem müssen die zuständigen Ressorts die Verfehlungen in ihren jeweiligen Sektoren und daraus folgenden Kosten im Zuge z.B. durch Strafzahlungen im Rahmen des „Effort Sharing“ in der EU aus ihren jeweiligen Budgets finanzieren. Die Kontrolle durch ein unabhängiges Sachverständigengremium, wie es die derzeitigen Planungen der Bundesregierung vorsehen, sind ebenfalls zu begrüßen.

Klara Geywitz & Olaf Scholz:

Verbindlichkeit ja, und mehr noch: konkrete Umsetzung. Mit dem Klimaschutzgesetz bekommen nicht nur die Klimaziele erstmals Gesetzesstatus, auch richten wir eine Klima-Governance ein, die sicherstellt, dass die Klimaziele eingehalten werden. Monitoring und Maßnahmen-Programme holen uns „automatisch“ wieder zurück auf den Klimapfad. Mehr Verbindlichkeit geht kaum. Gleichwohl ist uns ein anderer Aspekt wichtiger: Wir müssen uns nun konkret und mit Nachdruck um die Umsetzung des Klimaschutzes und der sozial-ökologischen Transformation unserer Wirtschaft und Gesellschaft kümmern.

Kontakte:

BUND: Sigrid Wolff | Tel. 030 27586 425 | presse@bund.net | www.bund.net

Campact: Olga Perov | Tel. 04231 957 490 (auch mobil) | perov@campact.de | www.campact.de

DUH: Marlen Bachmann | 030 2400867 20 | presse@duh.de | www.duh.de

NaturFreunde Deutschlands:

Samuel Lehmberg | 030 29 77 32 65 | presse@naturfreunde.de | www.naturfreunde.de

UMWELTPOLITISCHE POSITIONEN

der nominierten Kandidat*innenduos zum SPD-Vorsitz
sowie deren Bewertung durch Umweltverbände

Berlin, 11. Oktober 2019

Auswertende Umweltverbände:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND),
Campact, Deutsche Umwelthilfe (DUH), der Deutsche Naturschutzring (DNR),
Naturfreunde, Naturschutzbund Deutschland (NABU)
und der WWF Deutschland

EINLEITUNG

Während 1,4 Millionen Menschen am 20.09.2019 in Deutschland auf der Straße waren, hat die SPD in der großen Koalition das so genannte Klimapaket beschlossen. Die Analysen von Umweltverbänden, Fridays for Future und Wissenschaft zeigen sehr deutlich: Das Paket ist weder geeignet die Klimakrise zu bremsen, noch hat es Rückhalt bei den Bürger*innen.

Die Sozialdemokratie als Partei der Solidarität und der internationalen Gerechtigkeit hat sich die Begrenzung der Klimakrise auf möglichst 1,5 Grad – richtigerweise – zu ihrem Leitbild gemacht. Auf die möglichen neuen Parteivorsitzenden kommt somit die große Verantwortung zu, dieses Leitbild einzulösen. Daher haben wir alle Kandidat*innen-Duos eingeladen, Ihre umweltpolitischen Vorstellungen darzulegen. Wir haben uns die Antworten der Kandidat*innen angeschaut, bewertet und auf deren 1,5 Grad Kompatibilität überprüft. Damit tragen wir zur Transparenz darüber bei, wie die Kandidat*innen-Duos die Klimakrise zu lösen gedenken, wenn sie als SPD-Parteivorsitzenden gewählt werden.

Befragt wurden die Kandidat*innen zu Maßnahmen und Strategien zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels – insbesondere zu ihren Positionen beim Ausstieg aus Kohle, Öl und Gas sowie bei der Beendigung klimaschädlicher Subventionen und Förderung des Ausbaus der erneuerbaren Energien. Auch nach ihren Vorstellungen zur CO₂-Bepreisung sowie zur Verkehrs- und Agrarwende wurden die SPD-Politiker*innen gefragt.

Geantwortet haben insgesamt vier der sieben Duos, drei haben abgesagt.

UMWELTPOLITISCHE BEWERTUNG DER SPD-KANDIDAT*INNEN

Folgendes Bewertungsschema wurde angewandt:

 = Paris Kompatibilität  = Erreichen der 2030 Ziele (beginnend dieses Jahr)

 = Konkrete Maßnahmen, die über das Klimapaket hinausgehen, aber nicht die 2030 Ziele erreichen

 = Schwammige Antworten ohne konkrete Maßnahmen und Ambitionsniveau Klimapaket

	Esken/Walter-Borjans	Mattheis/Hirschel	Schwan/Stegner	Scheer/Lauterbach	Kampmann/Roth	Köpping/Pistorius	Geywitz/Scholz
Maßnahmen + Strategien zu 1,5 Grad					—	—	—
Ausstieg Kohle, Öl und Gas					—	—	—
Investitionen und Subventionen					—	—	—
100% naturverträgliche Erneuerbare Energien					—	—	—
Verkehrswende und Agrarwende					—	—	—
CO ₂ -Preis					—	—	—
Klimaschutzgesetz					—	—	—
Fazit	<p>Saskia Esken und Norbert Walter-Borjans verbinden ihren Ansatz mit dem Anliegen, systematisch soziale Gerechtigkeit und Ökologie in Einklang zu bringen. Sollte das Duo in die Stichwahl kommen, würden wir uns über noch mutigere Antworten freuen. Das Potential dafür ist eindeutig vorhanden.</p>	<p>Bei Hilde Mattheis und Dierk Hirschel überzeugt die grundsätzliche Haltung. Allerdings waren die Antworten teilweise so knapp, dass eine positive Bewertung nicht möglich war. Sollte das Duo in die Stichwahl kommen, freuen wir uns, mehr Konkretes von Ihnen zu hören.</p>	<p>Licht und viel Schatten bei Gesine Schwan und Ralf Stegner. Neben guten Vorschlägen finden sich viele Allgemeinplätze und Vorschläge, die über das jetzige Klimapaket nicht hinausgehen. Dabei teilen wir explizit nicht die Einschätzung, dass im Klimaschutzpaket viel erreicht wurde. Sollte das Duo in die Stichwahl kommen, lassen wir uns gerne durch ein ambitionierteres und konkreteres umweltpolitisches Konzept überzeugen.</p>	<p>Nina Scheer und Karl Lauterbach legen ein umfangreiches Maßnahmenpaket vor. Die Paris-kompatible Zielerhöhung der Klimaschutzziele ist umweltpolitisch ein starkes Zeichen. Wenn das Duo in die Stichwahl kommen sollte, freuen wir uns konkretere Vorschläge im Verkehrsreich und in Bezug auf Investitionen und Subventionen.</p>	<p>Wir sind enttäuscht, dass die Kandidat*innen-Duos nicht in den Dialog mit der Umweltbewegung getreten sind.</p>		

Fazit zu den umweltpolitischen Positionen der SPD-Kandidat*innen

Aus Sicht der Umweltverbände macht es umweltpolitisch einen großen Unterschied, welches Kandidatenpaar als neue SPD-Vorsitzende gewählt wird. Besonders hervorzuheben sind an dieser Stelle die guten Antworten der Kandidatenduos Saskia Esken/Norbert Walter-Borjans und Nina Scheer/Karl Lauterbach. Das Verfahren zur Wahl der neuen Parteivorsitzenden und den dadurch entstandenen öffentlichen Austausch über die jeweiligen politischen Konzepte bewerten wir als sehr positiv. Insgesamt gibt es im Wettbewerb für den SPD-Parteivorsitz für die Partei viel zu gewinnen. Es ist schade, dass vor allem die Kandidat*innenduos nicht geantwortet haben, die uns bisher am wenigsten mit Konzepten zum Erhalt der Artenvielfalt und der Einhaltung des 1,5 Grad Ziels aufgefallen sind.

In unseren Augen ist es unverzichtbar, dass die Sozialdemokratie zu einer starken Stimme im Klimaschutz und Artenschutz wird und alles dafür tut, das 1,5-Grad-Ziel einzuhalten. Wir appellieren daher an die Mitglieder der SPD die Neuwahl der Parteivorsitzenden zu nutzen, um innerhalb der Partei intensiv zu diskutieren, wie die SPD die Einhaltung des 1,5 Grad Ziel erreichen möchte. Wir hoffen, dass die neuen Parteivorsitzenden diese Diskussion fördern, sich für das Anliegen stark machen, soziale und ökologische Gerechtigkeit zusammenzudenken und den sozial-ökologisch gerechten Umbau unserer Gesellschaft mit voranzutreiben.

AUSFÜHRLICHE ANTWORTEN DER KANDIDAT*INNEN

*Begründung der Kandidat*innen, die keine Antworten gegeben haben*

Klara Geywitz & Olaf Scholz

Klara Geywitz und Olaf Scholz haben auf unsere Anfrage mit einer Absage reagiert. In dieser schreiben sie, dass sie ihr Engagement derzeit auf den innerparteilichen Vorstellungs- und Diskussionsprozess konzentrieren wollen und sie daher um Verständnis dafür bitten, dass sie Fragen von NGOs, Vereinen, Verbänden und Einzelpersonen von außerhalb der SPD nicht beantworten. Weiter schreiben sie, dass die SPD sich die Zeit nehmen wolle, um unter allen Mitgliedern zu einer Entscheidung zu finden und erklären, dass die offizielle Positionierung der Partei zu den vielen Themen auf dem Parteitag – und natürlich auch im Regierungs- und Parlamentshandeln geschehe.

Petra Köpping & Boris Pistorius

Petra Köpping und Boris Pistorius haben auf unsere Anfrage mit einer Absage reagiert. Sie schreiben, dass neben dem dichten Programm mit den Regionalkonferenzen sie viele Anfragen aus der SPD erreichen, zusätzlich zu zahlreichen inhaltlichen Fragen aus der Parteigliederung und der Presse. Sie schreiben weiter, dass ihre Arbeit ausschließlich ehrenamtlich erfolgt und sie daher aktuell nicht die Zeit finden, um die gestellten Fragen ausführlich zu beantworten.

Christina Kampmann & Michael Roth

Christine Kampmann & Michael Roth haben auf unsere Anfrage mit einer Absage reagiert. Aufgrund der Vielzahl von Anfragen und Rückmeldungen von einzelnen Mitgliedern oder Parteigliederungen, die sie derzeit erreichen, sieht sich ihr Team derzeit außer Stande, allen Anfragen zeitnah nachzukommen.

1. Welche konkreten Maßnahmen und Strategien wollen Sie umsetzen, um die Erwärmung auf möglichst 1,5 Grad zu begrenzen, wie es das Pariser Klimaabkommen völkerrechtlich verbindlich vorschreibt?

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Um die richtigen Investitions- und Innovationsanreize zu setzen, wollen wir eine wirksame und zielgerichtete CO₂-Bepreisung, die für alle Bereiche gilt, die nicht unter das ETS (Emission Trading System) der EU fallen. Damit die Kosten dieses CO₂-Preises nicht alleine vom Endverbraucher getragen werden, muss ihm ein Mechanismus für sozialen Ausgleich gegenüber gestellt werden, ohne die Anreizwirkung zu schmälern. Der Ausgleich soll durch eine Pro-Kopf-Zurückzahlung in Form einer Klimaprämie erfolgen. Dadurch kann eine Umverteilung von Wohlhabenden zu weniger Wohlhabenden erzielt werden.

In Verbindung mit der CO₂-Bepreisung im Inland streben wir auf EU-Ebene die Einführung einer europäischen CO₂-Grenzbesteuerung an, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Importe und im Inland hergestellte Güter mit Blick auf die bei der Produktion anfallenden CO₂-Emissionen herzustellen und die Verlagerung von CO₂-intensiver Produktion ins Ausland aufgrund eines verzerrten Kostenwettbewerbs zu vermeiden.

Damit die Sektorkopplung wirtschaftlich wird, muss der Strompreis sinken. Gleichzeitig ist die Energiewende ein nachhaltiges generationenübergreifendes Modernisierungsprojekt. Zu diesem Zweck wollen wir daher einen „Investitionsfonds Energiewende“ auflegen, der das Fördervolumen im Rahmen des EEG abdeckt. Der Fonds sammelt dabei zunächst jährlich min. 10 Mrd. € über den Kapitalmarkt ein. Dieses Geld wird zur Finanzierung der bislang allein über die EEG-Umlage bezahlten Förderkosten genutzt und die EEG-Umlage entsprechend reduziert. Damit sinkt der Strompreis.

Die Nutzung verschiedener Formen des Eigenverbrauchs (Mieterstrom; Quartierstrom) und von Nahwärmekonzepten trägt zur weiteren Erhöhung der dezentralen Versorgung bei und muss daher ebenso von Umlagen und Entgelten entlastet werden, ebenso wie alle Formen der Speicherung. Mit einem Leistungsmarkt, in dem das Vorhalten gesicherter und relativ CO₂-armer Leistungskapazitäten entlohnt wird, können die notwendigen finanziellen Anreize für die Energieversorgungsunternehmen zum Weiterbetrieb und Neubau notwendiger Back-up-Kraftwerke geschaffen werden.

Wir wollen die jährlichen Ausbauziele vor allem für Photovoltaik und Windenergie deutlich erhöhen und im Rahmen der Ausschreibungen nicht zugeteilte Mengen ins Folgejahr übertragen, um das Ziel von 65 % EE-Anteil am Bruttostromverbrauch bis 2030 zu erreichen. Darüber hinaus müssen planungs- und genehmigungsrechtliche Hürden wie pauschale Abstandsregeln für Windkraft abgebaut werden. Für die Steigerung der Akzeptanz für Erneuerbare-Energien-Projekte fordern wir die Einführung eines verbindlichen Modells zur Ertragsbeteiligung, damit Kommunen und Bürger von Anlagen in ihrer Umgebung unmittelbar profitieren.

Das Stromnetz ist das Rückgrat der Energiewende. Wir wollen regionale private Gebietsmonopole bei den Übertragungsnetzgesellschaften in eine von Bund und Ländern gemeinsam kontrollierte Deutsche Netzgesellschaft überführen. Durch sie kann der notwendige Netzausbau zielgerichteter vorangetrieben und die aus den Netzentgelten erwirtschafteten Gewinne verstärkt in Investitionen für das gesellschaftliche Ziel der Energiewende umgelenkt werden.

Beim Umbau unseres Mobilitätssystems kommt es auf ein intelligent verknüpft, intermodal integriertes Verkehrssystem an. Zentrale Akteure bei der Umsetzung sind die Kommunen und Kreise. Dafür wollen wir Städte und Gemeinden beim Ausbau neuer ÖPNV-Infrastruktur durch Verdreifachung der GVFG-Mittel des Bundes massiv unterstützen. Langfristig wollen wir einen umlagefinanzierten, gebührenfreien ÖPNV. Wir wollen eine Verdoppelung der öffentlichen Unterstützung für die Errichtung einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur. Wenn wir ab spätestens 2050 klimaneutrale Mobilität gewährleisten wollen, muss ab 2035 die Zulassung von CO₂-ausstoßenden Fahrzeugen untersagt werden.

Im Bereich einer nachhaltigen Wärmeinfrastruktur wollen wir die oberflächennahe Nutzung von Erdwärme zur Wärmeversorgung und der Ausbau der Fernwärmeinfrastruktur in urbanen Ballungsräumen verstärkt fördern. Ähnlich wie bei der KWK müssen bisherige, fossil gespeiste Wärmequellen für diese Systeme durch erneuerbare Wärmequellen langfristig umgerüstet werden. Hierfür wollen wir einen geeigneten Investitionsrahmen schaffen. Durch die Förderung kommunaler Energieverbände mit mittelständischen Unternehmen soll die CO₂-Reduktion auf kommunaler Ebene vorangetrieben werden. Zudem sollte die steuerliche Förderung bei der Sanierung im Bestandsbau und zur Steigerung der Energieeffizienz erhöht werden und Anreize gesetzt werden, den Anteil an erneuerbaren Energien auch im Bestand zu erhöhen.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Wir schlagen einen Maßnahmenkatalog vor, der alle Sektoren betrifft. Zu den zentralen Elementen gehört der massive Ausbau von Erneuerbaren Energien. Die bisherige Deckelung dieses Ausbaus muss fallen, um einen Ausstieg aus der Kohleverstromung so schnell wie möglich zu erreichen. Diesen befördern soll eine CO₂-Bepreisung, wobei der Einstiegspreis bei mindestens 35 Euro pro Tonne liegen muss und ständig ansteigt. Grundvoraussetzung für diese Einführung ist aber eine Klimaprämie, die diese Bepreisung sozialverträglich gestalten soll. Der Klimaschutz darf nicht einseitig zulasten der sozial Schwächsten gehen, die zum Teil heute auf ein Auto angewiesen sind und sich einen Umstieg auf schadstoffärmere Transportmöglichkeiten nicht leisten können. Wir fordern dazu massive Investitionen in den Schienenverkehr, wir streben einen bundesweit kostenfreien ÖPNV an, um klare Anreize für Bahn statt Auto zu setzen. Wir fordern zudem die stärkere Besteuerung von Flugtickets, den Abbau von Subventionen im motorisierten Individual- und Güterverkehr, die Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen, die Steigerung des Anteils ökologisch bewirtschafteter Flächen und die starke Aufforstung von Wäldern und die Förderung ökologisch sinnvoller Gebäudesanierungen.

Unser gesamtes Positionspapier zum Klimaschutz findet sich hier:

http://www.mattheishirschel.de/wp-content/uploads/2019/09/Klimapapier_DierkHilde.pdf

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

Da wir nur einen Planeten haben, ist der konsequente ökologische Umbau unserer Industriegesellschaft ein Muss. Das ist die unabdingbare Verpflichtung unserer Generation gegenüber unseren Kindern und Enkeln.

Dabei müssen wir unserem Grundwert Gerechtigkeit folgen und die politischen Rahmenbedingungen so bestimmen, dass weder die Beschäftigten noch die Verbraucherinnen oder Verbraucher einseitig und sozial unververtretbar belastet werden. Wir dürfen auf keinen Fall ganze Branchen und Regionen abschreiben! Strukturwandel verlangt vorausschauende, konkrete und zeitnahe Hilfe für Betroffene. Ein Klimaschutz als sozial abgehobenes Eliteprojekt mit technokratischem Obrigkeitssprech ist zum Scheitern verurteilt. Es muss ein gemeinsames Projekt unserer Gesellschaften sein. Allerdings haben Teile der SPD wegen der Gefahr für konkrete Arbeitsplätze die Gefährdung des Klimas eine Zeit lang unzureichend vorangetrieben.

Andererseits ist nur die Sozialdemokratie von ihrer Tradition und Erfahrung her darauf aus, Arbeit und Umwelt so zu verbinden, dass die notwendigen Veränderungen in der Energieversorgung, in der Verkehrspolitik und bei den Gebäuden konsequent vorangetrieben, durchgesetzt und zugleich gerecht finanziert werden.

Für uns heißt das konkret:

- Konsequente Energiewende: mit umfassenden Strukturhilfen für Branchen und Regionen und gestärkten kommunalen Versorgern
- durchgehende Bürgerbeteiligung und eine bottom up-Energiewende, damit sich die Bürgerinnen und Bürger den Klimaschutz wirklich zu Eigen machen.
- Durch- und Umsetzung des Klimaschutzgesetzes: Alle Beschlüsse müssen den Klimaschutz im Blick haben. Die Wirkung muss konsequent jährlich überprüft werden.
- Leistungsstarker, deutlich stärker geförderter und bezahlbarer ÖPNV – langfristig kostenlos!
- Konsequente wie sozialverträgliche CO₂-Bepreisung
- Abschaffung umweltschädlicher Subventionen Wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Sinne des Pariser Klimaschutzabkommens samt Sanktionierungsmechanismen bei Nichteinhaltung als Bedingung für Freihandelsabkommen
- Klimaschutz und Nachhaltigkeitsziele der UN als Maßgabe für Außenpolitik, Entwicklungszusammenarbeit, Handelspolitik und Landwirtschaftspolitik
- Vorfahrt für Investitionen in den Klimaschutz durch Abkehr von der schwarzen Null und stärkerer Beteiligung von großen Einkommen und Vermögen an der Finanzierung dieser Transformation

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

1. Mengen-Ausbaubeschränkungen für Erneuerbare Energien, wie sie durch die jährlichen Ausschreibungs-Ausbaumengen und auch den sogenannte 52 GW-Deckel für Photovoltaik bestehen, werden aufgehoben bzw. abgeschafft, da sie den Handlungserfordernissen aus bestehenden Klima- und Ressourcenschutzverpflichtungen widersprechen und sich als Hemmnis für den Wirtschaftsstandort Deutschland sowohl mit Blick auf hiesig verloren gehende Arbeitskräfte als auch abwanderndes Knowhow erweisen. Es werden Mindestausbaumengen für Erneuerbare Energien definiert, die dem Vierfachen des heutigen Ausbaus im Jahresmittel entsprechen. Bestehende Genehmigungshemmnisse für den Ausbau Erneuerbarer Energien und von Speichern werden abgebaut. Sonderbelastungen von Stromkunden (mit Ausnahme der EEG-Umlage) werden steuerfinanziert.
2. Der Ausbau von Erneuerbaren Energien wird als gemeinwohlökonomische Investition steuerlich und den Abgaben bzw. Entgelten nach begünstigt. Die Beteiligung von Kommunen, Genossenschaften und BürgerInnen vor Ort wird angereizt.
3. Ausschreibungen haben Konzentrationen bewirkt – es drohen nach Einschätzung der Monopolkommission (7. Sektorgutachten Energie) marktbeherrschende Stellungen. Der Ausbau ist statt über Ausschreibungen mit technologiespezifischer Einspeisevergütung bzw. Marktprämie zu forcieren.
4. Mieterstrom wird unbürokratisch flächendeckend ermöglicht.
5. Strom aus Erneuerbaren Energien wird verstärkt zur Nutzung in der Sektorenkopplung und zur Speicherung für Flexibilitätsgewinnung angereizt.
6. Mit der Schaffung von Landesnetzagenturen bzw. Regionen-Verbänden werden Flexibilitäten angereizt.
7. Die im Jahr ca. 57 Mrd. Euro umfassenden klimaschädlichen Subventionen werden abgeschafft.
8. Emissionen und Schadstoffe müssen einen realen Preis bekommen (Schadstoffbepreisung). Als Einstiegspreis ist mindestens 50 Euro je Tonne CO₂ äquivalent anzusetzen, mit Einnahmen von jährlich ca. 17 Mrd. Euro, der binnen weniger Jahre auf die vollen Schadstoffkosten aufwachsen muss. Es findet ein Sozialausgleich zur Abfederung von sozialen Härten insbesondere bei Pendlern statt. Bei Gebäudeenergie wird der Ausgleich zur Überbrückung bis zur Gebäudesanierung vorgenommen.
9. Für die Kohlereviere wird ein atmendes Energiewende-Konjunkturprogramm, EKP, aufgelegt, auf dessen Grundlage für die in der Kohlewirtschaft direkt oder indirekt beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Energiewende-Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Programm ermöglicht privaten Investoren und Kommunen Zuschüsse zu einem regional wirksamen Anteil und gilt erst dann als ausgeschöpft, wenn der Arbeitsplatzwechsel vollständig abgeschlossen ist. Kommunen werden für Schaffung von Arbeit im Zuge des Strukturwandels für ihrerseits neu geschaffene Arbeitsplätze von dem jeweilig

in den Gemeindeordnungen der Länder verankerten Subsidiaritätsprinzip befreit, können sich somit in den betreffenden Branchen zum Umstieg auf Erneuerbare Energien selbst wirtschaftlich betätigen.

10. Der Ausstiegspfad für die besonders klimaschädliche Braunkohleverstromung soll bis 2030 enden.
11. Die Rekommunalisierung von Stromnetzen wird rechtlich vereinfacht (EnWG).
12. Anhand von staatlichen Instrumenten zur Preisgestaltung muss das Bahnticket gegenüber einem Ticket eines umweltbelastenderen Verkehrsmittels immer und flächeneckend das Billigste sein. Der ÖPNV in Metropolregionen ist in besonders verkehrsbelasteten Städten – mit Zuschüssen des Bundes – gebührenfrei anzubieten
13. Die Übertragungsnetze müssen als Infrastrukturaufgabe wieder in staatliche Hand, wobei Kommunen und regionale Verbände bevorzugt werden. Gleiches gilt für das 5G Netz und den Breitbandausbau.
14. Für die Investitionen in Infrastruktur, auch für Elektromobilität (Ladesäulen, aber auch Tankstelleninfrastruktur für Wasserstoff aus Erneuerbaren Energien) ist die Schuldenbremse zu lockern
15. Die Automobilhersteller werden zur Nachrüstung (auch der Hardware) von Dieselfahrzeugen auf ihre Kosten verpflichtet
16. In der Landwirtschaft muss der Anbau von Nahrung für den Menschen gegenüber dem Anbau von Nahrung für Tierfutter steuerlich begünstigt werden. Importiertes Tierfutter (häufig Soja) erhält einen Aufschlag, sodass keine Unterwanderung der Begünstigung von landwirtschaftlicher Nahrung stattfindet. Belastungen von Böden, Gefährdung der menschlichen Gesundheit sowie von Insekten und der Artenvielfalt und auch das Leid von Tieren wird steuerlich erfasst; Eine tiergerechte Haltung sowie schonende Landwirtschaft nach dem Leitbild von ökologischen bzw. Bio-Lebensmitteln wird zur Norm.

Weiterführende Informationen unter:

<https://sozial-oekologisch-klar.de/wp-content/uploads/2019/09/Klimaschutz-und-Energiewende-beschleunigen.pdf> und <https://energiewende-appell.de>

2. Mit klaren Regeln aus Kohle, Öl und Gas aussteigen: Durch einen Kohleausstieg bis spätestens 2030, das sofortige Verbot neuer Ölheizungen und den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Die Dekarbonisierung erfolgt nur nachhaltig, wenn sie sozial gerecht erfolgt. Denn sonst ist die gesellschaftliche Akzeptanz gefährdet, wie das Beispiel Frankreich zeigt. Es ist ein möglichst breiter Klimakonsens erforderlich.

In einer großen Kraftanstrengung haben sich Gewerkschaften, Energieversorger, Umweltverbände, Bundesländer und lokale Betroffene in der Kommission „Wachstum Strukturwandel und Beschäftigung“ (WSB) auf einen Konsens zum Kohleausstieg bis spätestens 2038, wenn möglich 2035 geeinigt. Natürlich setzen wir uns auf dieser Grundlage für den frühestmöglichen Ausstieg ein. Wir halten diesen gesellschaftlichen Kompromiss für den nachhaltigsten und realistischsten Weg zum Kohleausstieg. Wer ihn aufkündigt, provoziert neue enorme Konflikte und Verzögerungen.

Wir streben an, dass es umgehend untersagt wird, neue Ölheizungen zu installieren und fordern, ab 2035 keine CO₂-ausstoßenden Fahrzeugen mehr zuzulassen. Für den für Deutschland so zentralen Industriesektor Automobil fordern wir eine Strukturwandelkommission nach dem Vorbild der WSB-Kommission, damit das o.g. Ziel und der Weg dorthin im breiten Konsens verabredet werden können.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Wir fordern, dass alle Maßnahmen ergriffen werden, um einen Kohleausstieg so früh wie möglich zu erreichen. Das Verbot von Ölheizungen halten wir für sinnvoll, auch hier muss ein Austausch für sozial Benachteiligte finanziell gefördert werden. Auch der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor ist sinnvoll, kann aber erst erfolgen, wenn adäquate alternative Technologien voll umfänglich bereitstehen. Die Bepreisung von CO₂ soll dabei auch ein Anreiz für Automobilunternehmen sein, sehr viel intensiver als bisher die Forschung, Entwicklung und Verkauf klimafreundlicher Fahrzeuge voranzutreiben.

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

Nicht nur mit klaren Regeln, sondern auch mit klaren Versprechen in Richtung Verbraucherinnen und Verbraucher, Pendlerinnen und Pendler, Normal- und Geringverdiener und auch der Wirtschaft: Wir nehmen euch mit, ihr werdet nicht alleingelassen, der Staat hilft euch bei dieser großen Umstellungen – mit geförderten, umweltfreundlichen Heizungen auf der unteren Ebene bis hin zu staatlich geförderten neue Mobilitätskonzepten und der Erforschung alternativer Antriebe auf der höheren Ebene.

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

Zustimmung. Mit einem Umstieg auf Zukunftstechnologien wird ein sozialverantwortlicher Kohleausstieg bis 2030 gelingen – im Zeichen von Gesundheitsvorsorge, zur Schaffung von Arbeit, auch für die heute in der Kohlewirtschaft Beschäftigten und für Wettbewerbsfähigkeit heimischer Wirtschaft. Erneuerbare Energien müssen in Kombination mit Speichern und intelligenten Netzen Atom- und fossile Energien verdrängen – nicht umgekehrt. Hierfür müssen Anreize geschaffen werden.

Vgl. auch www.energiewende-appell.de

Vgl. auch <https://sozial-oekologisch-klar.de/wp-content/uploads/2019/09/Klimaschutz-und-Energiewende-beschleunigen.pdf>

3. Investitionen ermöglichen und fossile Subventionen beenden. Klimaschädliche Subventionen wie die steuerliche Begünstigung von Diesel und Kerosin und die Förderung fossiler Gasinfrastruktur beenden und freiwerdenden Mittel für eine zukunftsfähige Infrastruktur einsetzen.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Wir wollen eine konsequente und sozialverträgliche CO₂-Besteuerung. Das bedeutet, dass die Preise aller Kraftstoffe, auch Kerosin und Diesel, ihren realen CO₂-Gehalt ausdrücken und das Steuer- und Abgabenrecht entsprechend angepasst wird.

Gleichzeitig benötigen wir umfassende Entlastungen für Geringverdiener, die nicht umgehend aus eigener Kraft auf CO₂-arme Mobilität umstellen können. Neben einer deutlichen Entlastung des ÖPNV muss daher eine pro-Kopf-Klimaprämie ausgezahlt werden.

Die Gasinfrastruktur wollen wir umgehend auf die Nutzung durch „grüne“, d.h. synthetisch mit erneuerbaren Energien erzeugte Gase umstellen. Die existierende Gasinfrastruktur dafür zu nutzen, minimiert Kosten und Konflikte und erlaubt einen gleitenden Übergang in die nicht-fossile Energiewelt sowie stellt ein enormes Speicherpotenzial für die Erneuerbaren dar, das wir nutzen müssen.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Dem stimmen wir zu. Dazu gehören stärkere Investitionen in alternative Technologien und bspw. der starke Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

Einfach nur: Ja, und zwar so schnell wie möglich!

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

Zustimmung. Für die Abkehr von Diesel- und Benzinkraftstoffen und Umstellung auf Erneuerbare Energien ist die Kopplung des Strom- und Verkehrssektors unerlässlich

4. 100 Prozent auf Erneuerbare setzen. Die Hürden, die den naturverträglichen Ausbau der Erneuerbaren Energien derzeit ausbremsen, müssen fallen. Es braucht klare, jährliche Ausbauziele.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Diese Forderung unterstützen wir. Pauschale Abstandregeln bei der Windkraft wie etwa in Bayern oder in NRW sind ebenso fehl am Platz wie die Beschränkung von Freiflächen-Photovoltaik Nutzwälder mit geringerem ökologischem Wert bieten Raum für Windkraft und erlauben Waldbauern Einnahmen, die an den Umstieg auf eine ökologischere Forstwirtschaft gekoppelt werden sollten.

Wir fordern eine durch den Bund koordinierte verbindliche Abstimmung zwischen den Bundesländern über die regionalen Beiträge zu den Ausbauzielen bei den Erneuerbaren, damit das Schwarze-Peter-Spiel („Nicht bei mir“) endlich ein Ende hat.

Wir brauchen eine öffentliche Netzgesellschaft für die Übertragungsnetze in Deutschland, um die Akzeptanz des schleppenden Netzausbaus zu erhöhen und Erträge aus den Netzentgelten in den Ausbau statt in die Taschen von Shareholdern zu stecken.

Bürger und Kommunen müssen unmittelbar an den Erträgen von erneuerbaren Energien in ihrem Umfeld beteiligt werden, auch das stärkt Akzeptanz und Engagement vor Ort.

Mieterstrom muss endlich umfassend gefördert werden, damit auch gering verdienende Haushalte in den Genuss der Energiewende kommen.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Hundertprozentige Zustimmung.

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

Ja! Viel wurde im Klimaschutzpaket erreicht, mehr muss folgen – mit progressiven Mehrheiten in den Parlamenten!

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

Zustimmung. Die Ausbauziele müssen aber Mindestziele sein; bei jährlichen Ausbauzielen besteht die Gefahr, dass sie bei Nichterreichung bremsen: Ausschreibungen Erneuerbarer Energien haben sich weder als Preissenkungsinstrument noch zur Planbarkeit bewährt, sondern führen derzeit zu Preissteigerungen und einer Verengung der Akteure, in Folge dessen bei der jüngsten Ausschreibungsrunde 65 % der Ausschreibungsmengen nicht vergeben werden konnten und bereits zehntausende Arbeitsplätze verloren gegangen sind. Der ohnehin der Menge nach reduzierte jährliche Ausbau von Windenergie wird damit nochmal mehr als halbiert. Hier ist eine dringende Kehrtwende erforderlich – mit Ausbau jenseits von Ausschreibungen! Es sollen Mindestausbaumengen für Erneuerbare Energien definiert werden, die dem Vierfachen des heutigen Ausbaus im Jahresmittel entsprechen.

5. Zum Klimaschutz gehört die Verkehrs- und Agrarwende. Es braucht mehr Raum für öffentlichen Verkehr, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und ein Moratorium für den Aus- und Neubau von Straßen und Flughäfen. Eine bäuerliche, klimafreundliche und ökologischere Landwirtschaft muss die industrielle Tierhaltung ersetzen.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Wir fordern die planbare, stetige und letztlich konsequente Ausrichtung der gesamten Agrarförderung in Deutschland an den Klimazielen des Bundes. Außerdem bedarf es einer umfassenden und strengeren arbeitsrechtlichen Regulierung der an vielen Stellen katastrophalen Arbeitsbedingungen insbesondere in der Fleischindustrie. Im Bereich des Verkehrs wollen wir den Ausstieg aus den fossil betriebene Antriebstechniken sowie eine deutliche Stärkung des ÖPNV. Dafür wollen wir Städte und Gemeinden beim Ausbau neuer ÖPNV-Infrastruktur durch Verdreifachung der GVFG-Mittel des Bundes massiv unterstützen. Unser mittelfristiges Ziel ist die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets, unsere langfristige Zielvorstellung ist ein umlagefinanzierter, gebührenfreier ÖPNV. Darüber hinaus bedarf es massiver Investitionen in eine Infrastruktur für CO₂-arme Mobilität, z.B. Schnellladesäulen und Wasserstoff-tankstellen, Radschnellwege etc. Wenn wir ab spätestens 2050 klimaneutrale Mobilität gewährleisten wollen, muss bei einer Lebensdauer von ca. 15 Jahren ab 2035 die Zulassung von CO₂-ausstoßenden Fahrzeugen untersagt werden. Wir ziehen eine verbindliche Ausrichtung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die Absenkung von Emissionen einem pauschalen Moratorium für einzelne Verkehrsträger vor.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Ja. Wir müssen einen bundesweit kostenfreien ÖPNV anstreben. Wir stehen ebenso für eine ökologischere Landwirtschaft, für die wir zuvorderst auf europäischer Ebene kämpfen müssen.

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

“Grundsätzlich ja, wobei Moratorien nicht zu den Instrumenten zählen sollte.”

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

Im Grundsatz Zustimmung. Zur Entlastung der Bevölkerung von gewerblich unvermeidbar stark befahrenen Straßen sowie zur Vermeidung von Verkehrsflüssen sind aber im Einzelfall Ausnahmen eines Straßenneubaustopps sinnvoll. Wir brauchen einen beschleunigten Umstieg auf 100 % Erneuerbare Energien – auch für den Verkehrssektor. Mit staatlichen Instrumenten müssen Bahntickets günstiger werden. Der ÖPNV in besonders verkehrsbelasteten Städten soll mit Zuschüssen des Bundes gefördert und gebührenfrei angeboten werden. Das Bahnticket muss immer das Billigste aller Fahrt- bzw. Flugtickets sein. Die Förderung der Landwirtschaft muss den Zielen Nachhaltiger Entwicklung entsprechen: Der Rückgang von Grünland muss gestoppt sowie der Einsatz von Pestiziden und Düngemitteln begrenzt und durch umweltverträgliche Bewirtschaftung ersetzt werden. In der Förderpolitik muss statt Quantität die Schonung der Böden, Biodiversität, der Nicht-Einsatz von Pflanzenschutzmitteln bzw. Herbiziden, Gentechnikfreiheit sowie Tierwohl (ökologische Landwirtschaft) belohnt werden.

6. Ein CO₂-Preis muss jetzt wirken und darf nicht durch einen Emissionshandel auf Jahre verzögert werden. Es braucht deshalb bei Wärme und Verkehr ab 2020 einen CO₂-Preis von mindestens 50 Euro pro Tonne, der bis 2030 auf 180 Euro steigt.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Ein CO₂-Preis ist aus unserer Sicht nur dann sinnvoll und akzeptabel, wenn es dafür bei denjenigen, die nicht mal eben so ein neues Auto, einen neuen Kühlschrank oder eine neue Heizung kaufen können, einen sozialen Ausgleich gibt. Wir fordern eine CO₂-Steuer, durch die im Jahr 2020 der CO₂-Preis bei 40 Euro/Tonne CO₂ beginnt und bis 2030 auf inflationsbereinigt 180 Euro/t (nominal 215 Euro/t) ansteigt. Die Einnahmen werden zum Einstieg für die Auszahlung einer Prämie 100 Euro pro Person und Jahr verwendet. Kinder haben ebenfalls Anspruch auf die Prämie, die entsprechend an die Sorgeberechtigten ausgezahlt würde. Sie steigt im weiteren Verlauf mit den zusätzlichen Einnahmen unter Berücksichtigung sinkender CO₂-Emissionen auf einen Betrag von nominal 375 Euro im Jahr 2030. So würde rasch

und unbürokratisch ein politisch steuerbarer CO₂-Preis mit hinreichender Lenkungswirkung erhoben. Der Preisanstieg wäre planbar und würde Industrie und anderen Großverbrauchern eine belastbare Investitionsplanung ermöglichen und die unteren Einkommen könnten angesichts ihres geringen CO₂-Verbrauchs sogar entlastet werden.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Wir halten eine CO₂-Bepreisung für sinnvoll, diese muss aber zwingend von einem sozialen Ausgleichsmechanismus, z.B. mit einer Klimaprämie ausgestattet sein, um sozial Benachteiligte nicht zu belasten, die z.B. auf ein klimaschädliches Fahrzeug angewiesen sind und für die ein Umstieg ohne finanzielle Förderung nicht möglich ist.

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

„Der Markt regelt das“ – das war bei der Rentenpolitik falsch, bei der Wohnungspolitik falsch und ist auch bei der Klimaschutzpolitik falsch. Die CO₂-Bepreisung ist ein notwendiges Instrument, aber eines von vielen und steht mit den anderen Instrumenten des Klimaschutzes in Wechselwirkung. Eine einseitige CO₂-Bepreisung bedeutet: Mobilität ja, aber nur für die Reichen. Ein Preis von bspw. 80 Euro pro Tonne CO₂ bedeutet 30 Cent mehr pro Liter für alle – auch die, die aufs Pendeln angewiesen sind, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten und womöglich sogar zu wenig verdienen, um steigende Kosten von der Steuer absetzen zu können. Deshalb: CO₂-Bepreisung nur in Verbindung mit Maßnahmen, die es sozialverträglich machen und dafür sorgen, dass die Reichen und Wohlhabenden zuvorderst für die Kosten der Maßnahmen aufkommen.

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

Das ist unsere Position! Vgl. <https://sozial-oekologisch-klar.de/wp-content/uploads/2019/09/Klimaschutz-und-Energiewende-beschleunigen.pdf>. Ein CO₂-Preis gleicht Marktverzerrungen aus, die heute ein entscheidendes Energiewende-Hindernis darstellen. Mit der Einführung eines sozial auszuräumenden Schadstoff- bzw. CO₂-Preises lassen sich zudem bestehende Marktverzerrungen abbauen, die sich auf jährlich ca. 57 Milliarden Euro klimaschädlicher Subventionen belaufen. Als Einstiegspreis ist mindestens 50 Euro je Tonne CO₂ äquivalent anzusetzen. Dieser Preis muss binnen weniger Jahre auf die vollen Schadstoffkosten aufwachsen.

7. Klimaschutz braucht Verbindlichkeit: Das angekündigte Klimaschutzgesetz muss jährliche Klimaziele für alle Wirtschaftssektoren sicher festlegen. Werden sie verfehlt, müssen die Klimaschutzmaßnahmen schärfer werden.

Saskia Esken & Norbert Walter-Borjans:

Das unterstützen wir. Zudem müssen die zuständigen Ressorts die Verfehlungen in ihren jeweiligen Sektoren und daraus folgenden Kosten im Zuge z.B. durch Strafzahlungen im Rahmen des „Effort Sharing“ in der EU aus ihren jeweiligen Budgets finanzieren. Die Kontrolle durch ein unabhängiges Sachverständigengremium, wie es die derzeitigen Planungen der Bundesregierung vorsehen, sind ebenfalls zu begrüßen.

Hilde Mattheis & Dierk Hirschel:

Ja, Klimaziele sollen verbindlich sein. Eine jährliche Überprüfung ist sinnvoll. Wenn ein Sektor bzw. ein Ressort die Ziele nicht erreicht, muss das jeweilige Ministerium einen Notmaßnahmenkatalog präsentieren.

Gesine Schwan & Ralf Stegner:

Ja! Auch hier haben wir im Klimapaket viel erreicht, auch hier muss noch mehr nachgelegt werden – mit Entschlossenheit und progressiven Mehrheiten.

Nina Scheer & Karl Lauterbach:

Im Rahmen der Rechtsvorschriften zur Lastenteilung (Effort Sharing) hat sich Deutschland auch in den Non-ETS Sektoren Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft zu substantiellen CO₂-Einsparungen verpflichtet. Wenn Deutschland seine Klimaziele in diesen Bereichen verfehlt, so drohen Strafzahlungen – laut Schätzungen von bis zu 60 Milliarden Euro bis 2030. Hierfür brauchen wir einen verbindlichen Rechtsrahmen in Form eines Klimaschutzgesetzes. Der vorliegende Entwurf ist aber nicht weitgehend genug. Er büßt für 2030 an Verbindlichkeit ein; erst Recht in Bezug auf 2020. Zudem sind die Zielvorgaben zu gering, um den Klimaschutzbedarfen des Klimaschutzvertrages von Paris und jüngst veröffentlichten weitergehenden Ergebnissen des IPCC gerecht zu werden. Danach müsste in Deutschland deutlich stärkere CO₂-Reduktion bis 2030 erfolgen, als bisher angesetzt. Der Entwurf unterschreitet auch die von Frau von der Leyen für die EU in Aussicht gestellten Vorgaben.

Kontakte:

BUND: Sigrid Wolff | Tel. 030 27586 425 | presse@bund.net | www.bund.net

Campact: Olga Perov | Tel. 04231 957 490 (auch mobil) | perov@campact.de | www.campact.de

DNR: Nina Slattery | Tel. 030 678 1775 78 | nina.slattery@dnr.de | www.dnr.de

DUH: Marlen Bachmann | 030 2400867 20 | presse@duh.de | www.duh.de

NABU: Silvia Teich | 030 28 49 84 1588 | presse@NABU.de | www.NABU.de

NaturFreunde Deutschlands:

Samuel Lehmberg | 030 29 77 32 65 | presse@naturfreunde.de | www.naturfreunde.de

WWF Deutschland: immo.fischer@wwf.de | www.wwf.de