



Hintergrundpapier des Deutschen Caritasverbandes

KLIMASCHUTZ

AMBITIONIERT UND SOZIAL GERECHT GESTALTEN





INHALTSVERZEICHNIS

I. Unser Auftrag	3
II. Klimawissenschaftliche und sozialpolitische Fakten	4
III. Schnittstelle soziale Gerechtigkeit und ambitionierter Klimaschutz	6
IV. Klimapolitik der Bundesregierung	8
V. Klimaschutz für alle	9
1. CO ₂ -Bepreisung und Klimaprämie	9
2. Subventionen auf dem Prüfstand	9
3. Energiewende: alle profitieren – ökologisch und ökonomisch	12
4. Stadtentwicklung: klimaneutral, sozial inklusiv und sozial gerecht	14
5. Mobilität: Inklusive und klimagerechte Mobilität in einer flächengerechten Umgebung	15
6. Gebäude: Klimaneutralität und Bezahlbarkeit in Einklang bringen	16
7. Digitalisierung: in den Dienst des sozial gerechten Klimaschutzes stellen	17
VI. Glaubwürdigkeit des Verbandes: Caritas wird bis 2030 klimaneutral	19
VII. Fazit mit Zusammenfassung	21

UNSER AUFTRAG

„Wir kommen [...] heute nicht umhin anzuerkennen, dass ein wirklich ökologischer Ansatz sich *immer* in einen sozialen Ansatz verwandelt, der die Gerechtigkeit in die Umweltdiskussionen aufnehmen muss, um *die Klage der Armen ebenso zu hören wie die Klage der Erde.*“ (LS 49¹) Papst Franziskus betont in seiner Enzyklika ‚Laudato Si‘ (2015) ein integratives Verständnis des Klimaschutzes: Soziales und Klimaschutz sind keine Gegensätze, sondern zwei Seiten derselben Medaille. Somit betrifft die Gestaltung eines sozialgerechten Klimaschutzes das Kernanliegen der Caritas: den von der Klimakatastrophe am stärksten betroffenen Armen aus einer christlichen Motivation heraus beizustehen.

Der Beitrag einer christlichen Perspektive zum Klimaschutz liegt in der Unterbrechung² eines in Politik und Gesellschaft propagierten ‚TINA-Denkens‘ (englisch: ‚there is no alternative‘³). Im politischen Prozess immer wieder festgefahrene Denkweisen kritisch zu hinterfragen und Offenheit für kreative Ideen anzuregen, ist Aufgabe von Kirche und ihrer Caritas. Der christliche Sinnhorizont bietet Inspiration für nachhaltige Lebensmodelle. Dabei kann sich die verbandliche Caritas am Leitgedanken der Suffizienz, wie er auch durch Papst Franziskus stark gemacht worden ist, orientieren: nicht viel zu haben, sondern verantwortungsvoll zu leben ist die Grundhaltung christlicher Spiritualität. Diesen Gedanken gilt es vor allem mit Blick auf Menschen, die den Diensten und Einrichtungen der Caritas anvertraut sind, zu differenzieren, um nicht einer Sozialromantik das Wort zu reden, die einer real prekären Situation völlig unangemessen ist. Die ‚Option für die Armen‘⁴ schließt nicht nur eine radikale Subjektorientierung⁵, sondern auch das Empowerment der Menschen mit ein. An dieser ‚Option‘ ist zu messen, ob für den Erhalt des Planeten schon genügend getan worden ist. Klimaschutz darf nicht zuvorderst Einkommensschwächere belasten. Vielmehr gilt es, Reformen in die Wege zu leiten, die sowohl der notwendigen Treibhausgasemissionsreduktion Rechnung tragen, als auch soziale Gerechtigkeit befördern.

Die verbandliche Caritas hat das Zielbild eines gelingenden Lebens für alle Menschen im Blick. Doch vor allem die Auswirkungen auf unsere Zielgruppen zwingen zu einer Konfrontation mit der aktuellen Situation und motivieren zu einem Einsatz für alle, die von den Auswirkungen der Klimakrise betroffen sind und sein werden. Eine umfassende sozial-ökologische Transformation ist notwendig, um die Lebensgrundlage für alle zu sichern. Es geht um die Entwicklung einer geteilten Vision unseres künftigen Zusammenlebens, als Menschheitsfamilie sowie um unseren Umgang mit unserer natürlichen Umgebung. Der Diskurs über eine gemeinsame Zukunftsperspektive muss inklusiv sein und sich insbesondere an den Perspektiven von bislang benachteiligten Gruppen, aber auch von jungen Menschen orientieren – sie werden die Auswirkungen des Klimakollaps in Zukunft am deutlichsten zu spüren bekommen.

1 Papst Franziskus, Enzyklika LAUDATO SI'. Über die Sorge für das gemeinsame Haus, hrsg. vom Sekretariat der Deutschen Bischofskonferenz (VAS 202), 4., korrigierte Auflage, Bonn 2018.

2 Vgl. hierfür die Definition von Johann Baptist Metz von Religion als ‚Unterbrechung‘.

3 Der Ausdruck wurde von Margret Thatcher in der Anfangszeit ihrer Regierung geprägt und so häufig benutzt, dass sie selbst den Spitznamen ‚Tina‘ erhielt.

4 Entstanden in der lateinamerikanischen Befreiungstheologie der 1960er und 1970er Jahre wurde sie in die lehramtliche Theologie aufgenommen. Kruip, Gerhard, Globale Gerechtigkeit und Option für die Armen. Konsequenzen für die weltweite Armutsbekämpfung, in: Dabrowski, Marin/Wolf, Judith/Abmeier, Karlies (Hg.), Globalisierung und globale Gerechtigkeit, Paderborn 2009, 11–32, 17.

5 Arme und benachteiligte Personen sind Subjekte, die Experten für ihr eigenes Leben und nicht Objekte von barmherzigen Hilfsmaßnahmen sind.

KLIMAWISSENSCHAFTLICHE UND SOZIALPOLITISCHE FAKTEN

Wir leben in einer Zeit der Superlative. Das Jahr 2019 war in Europa mit zwei Grad Celsius über den Werten von vor 100 Jahren das bisher wärmste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnungen.⁶ Seit 20 Jahren sind fast alle Jahre deutlich wärmer als die Jahre im vorigen Jahrhundert, meist begleitet von weiteren Wetterextremen. Diese haben sich in den vergangenen 50 Jahren in Deutschland mehr als verdreifacht. Derzeit erwärmt sich die Erde um 0,2°C pro Jahrzehnt.⁷ Die Waldbrände in Sibirien begannen 2020 früh und wüteten ungewöhnlich hoch im Norden. Das grönländische Eisschild ist nicht mehr zu retten, selbst wenn die Treibhausgasemissionen gestoppt würden.⁸ Extremwetterereignisse mit Hitzewellen, Dürren, Waldbränden, Intensivierung tropischer Stürme und Starkniederschlägen sowie der Anstieg des Meeresspiegels werden weiter zunehmen. Ein Rückgang der Eis- und Schneebedeckung ist ebenso zu messen wie die Versauerung der Ozeane. Ursächlich für die Erderwärmung ist die Gesamtmenge an emittierten Treibhausgasen, Kohlenstoffdioxid (CO₂) ist hierbei das wichtigste.⁹ Es entsteht bei der Verbrennung fossiler Energieträger wie Kohle, Erdöl und Erdgas. Wendet man den Blick von diesen Zahlen auf die soziale Dimension der Verursachung ergibt sich in nahezu allen Ländern in Bezug auf den Zusammenhang zwischen CO₂-Ausstoß und Einkommen ein ähnliches Bild: Diejenigen, die über ein mittleres bis gutes Einkommen verfügen, Auto fahren, Fleisch essen, in Flugzeugen reisen, die Wohnung kühlen oder heizen und Zugang zu Elektrizität haben, verursachen die Klimakrise.¹⁰

Auch die heute bereits spürbaren Auswirkungen sind sozial ungleich verteilt. In Deutschland sind ältere Menschen, Einkommensschwache sowie Kinder und Jugendliche als Leidtragende besonders betroffen. So wohnen einkommensärmere Menschen häufig in schlecht isolierten Wohnungen, die sich in Sommern stark aufheizen und die nötige Abkühlung nicht zulassen. Ältere Menschen leiden stärker unter hohen Temperaturen als Jüngere, Hitzestress, Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen sind direkte Folgen der Klimaerhitzung. Auch im Freien arbeitende Berufstätige, wie bspw. Bauarbeiter_innen können sich den hitzebedingten Auswirkungen nicht entziehen.

Eine zu wenig gebremste Erderwärmung ist Ausgangspunkt weiterer katastrophaler Entwicklungen für Mensch und Umwelt auf dem gesamten Globus. Das Ausmaß an negativen Folgen des weiteren Verlusts an Artenvielfalt ist heute noch nicht abschließend prognostizierbar. Ebenso wenig vorher-sagbar sind die aus Naturkatastrophen, dem Rückgang der Biodiversität und der fortschreitenden

6 <https://www.klimareporter.de/klimapolitik/co-gelaehmtes-denken-giftige-kaufpraemie-und-drei-grad-normalitaet>; zuletzt aufgerufen am 08.07.2020.

7 BMU, Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Ausgabe 2019, 9.

8 <https://www.nature.com/articles/s43247-020-0001-2>

9 Neben Kohlendioxid (CO₂) gibt es weitere Treibhausgase, wie Methan und Lachgas. Sie unterscheiden sich in ihrer Verweildauer in der Atmosphäre und in ihrer Relevanz bezogen auf den Treibhauseffekt. Um Vergleichbarkeit herzustellen definiert der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) das so genannte „Globale Erwärmungspotenzial“. Dieser Index, CO₂-Äquivalente-CO₂e genannt, berechnet den Effekt eines Treibhausgases auf den Klimawandel über einen festgelegten Zeitraum (meist 100 Jahre) im Vergleich zu Kohlendioxid.

10 Weltweit stoßen 1,2 Mrd. Menschen oder 16 Prozent der Weltbevölkerung (Einkommen höher als 12.055 Dollar/Jahr) 38 Prozent aller Emissionen aus, während drei Mrd. Menschen, die weniger als 3805 Dollar/Jahr verdienen, nur 14 Prozent der Treibhausgase verursachen. Vgl. Pötter, Bernhard, Klimawandel. 33 Fragen – 33 Antworten, München 2000, 103.

Desertifikation entstehenden Auswirkungen auf die Trinkwasser- und Nahrungsmittelversorgung sowohl in den Ländern des Südens als auch im eigentlich als ausreichend regenreich geltenden Norden. Weitere Gefahren für die menschliche Gesundheit drohen durch Ernährungsunsicherheit und die Verbreitung von Krankheitserregern. Soziale und militärische Konflikte um knappe Ressourcen sind ebenso zu erwarten, wie globale Migrationsströme. Die Auswirkungen der Klimakrise sind nicht nur sozial, sondern auch geografisch höchst ungleich verteilt und treffen den Süden stärker als den Norden. Die westliche Welt lebt folglich auf Kosten des globalen Südens, auch wenn einige Schwellenländer mittlerweile einen signifikanten Anteil zur Klimakrise beisteuern.

Deutschland hat sich zusammen mit 196 anderen Ländern 2015 im Rahmen des Pariser Abkommens der UN-Klimakonferenz „Übereinkommen von Paris“ völkerrechtlich verbindlich verpflichtet, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und Anstrengungen zu unternehmen, die globale Erwärmung auf 1,5°C zu begrenzen. Das aus dem Pariser Abkommen abgeleitete Budget für CO₂-Emissionen beträgt weltweit 800 Mrd.t (800 Gigatonnen)¹¹. Lässt man die historische Ungleichverteilung der bisherigen Emissionen außer Betracht und verteilt das zur Verfügung stehende CO₂ Budget gleichmäßig auf die Weltbevölkerung, ergibt sich für Deutschland in einer rein rechnerischen Betrachtung ein verbleibendes Gesamtbudget an noch emittierbaren Treibhausgasen von 6,6 Gigatonnen CO₂ ab 2020. Bei gleichbleibendem Ausstoß wäre der kritische Grenzwert 2028 erreicht,¹² bei einer Erwärmung um 1,5°C bereits 2025. Dies verdeutlicht: Je später die CO₂-Emissionen gesenkt werden, desto radikaler muss der Reduktionsprozess geschehen. Die Zeit für nötige Weichenstellungen ist eng begrenzt. Werden die Anstrengungen nicht zeitnah auf nationaler und internationaler Ebene, ebenso wie auf staatlicher, zivilgesellschaftlicher und jeweils persönlicher Ebene verstärkt, steuern wir auf einen Temperaturanstieg von mehr als 3°C zu.¹³

11 Für einen Temperaturanstieg von maximal 1,75° C und einer Wahrscheinlichkeit der Zielerreichung von 67 % https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=4,5; zuletzt aufgerufen am 26.06.2020.

12 https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2016_2020/2019_09_Brief_Klimakabinett.pdf?__blob=publicationFile&v=7; zuletzt aufgerufen am 26.06.2020.

13 <https://www.unenvironment.org/resources/emissions-gap-report-2019>; zuletzt aufgerufen am 26.06.2020.



SCHNITTSTELLE SOZIALE GERECHTIGKEIT UND AMBITIONIERTER KLIMASCHUTZ

Zusammen mit der Reduktion von Treibhausgasen ist die Fokussierung auf eine „Option für die Armen“ aus Caritas-Perspektive essentiell. Der Deutsche Caritasverband setzt an der Schnittstelle von Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit an, um zu einem Konzept und praktischen Handlungsmöglichkeiten eines sozial gerechten Klimaschutzes zu kommen.¹⁴ Eine umfassende Klimagerechtigkeit strebt nicht nur die Vermeidung von Leid und Ungerechtigkeit an, sondern setzt sich auf Basis der Klimastabilität für gleichwertige Lebensverhältnisse für alle Menschen ein.

Fast jeder fünfte Haushalt in Deutschland ist von Armut betroffen. Sie spüren nicht nur die Auswirkungen der Klimakrise, auch die bisherige Klimapolitik trifft sie fiskalisch überproportional. Energiekosten summieren sich auf einen relativ gesehen höheren Anteil ihres Nettoeinkommens im Vergleich zu einkommensstärkeren Bevölkerungsgruppen bei gleichzeitig nahezu unelastischer Nachfrage. Klimaschutzinduzierte Preissteigerungen spüren sie folglich deutlicher. Daher ist Klimaschutz ein Bestandteil von Sozialpolitik, kann diese aber nicht ersetzen. In der derzeitigen öffentlichen Debatte werden Klima- und Sozialpolitik zu häufig gegeneinander ausgespielt, obwohl Studien die positiven Synergiepotenziale von Umwelt- und Sozialpolitik belegen.¹⁵ Eine einseitig auf ökologische Fragen ausgerichtete Klimaschutzpolitik, die zuvorderst Preissignale setzt, ohne Alternativen bereitzustellen, kann die soziale Schieflage in der Gesellschaft weiter verstärken und einer Wählerwanderung zu Parteien Vorschub leisten, welche die Notwendigkeit von Klimaschutz leugnen. Daher gilt es, durch eine sozial gerechte Klimaschutzpolitik, auch das gesellschaftliche Klima zu schützen und den Zusammenhalt zu befördern. Nicht eine konsequente Klimapolitik stört den sozialen Frieden, sondern gerade ein ‚Weiter-wie-bisher‘!

Die Basis der sozial gerechten Klimapolitik müssen verbindliche, überprüfbare, ausreichende und bei Nichteinhaltung mit Sanktionen hinterlegte Reduktionsziele sein. Um diese zu erreichen, bedarf es ganz unterschiedlicher Instrumente, die in nahezu alle Politikfelder eingreifen. Der Ausbau einer klimaschonenden öffentlichen Infrastruktur bildet einen Kern, damit auch Einkommensärmere klimaneutrale Handlungsalternativen erhalten, die selbstredend von der gesamten Bevölkerung genutzt werden sollen. Das erleichtert sozialpolitisch die signifikante Verteuerung des Ausstoßes von Treibhausgasen, damit in allen zentralen Bereichen die klimapolitisch notwendigen Weichenstellungen vorgenommen werden können. Sozial- und klimapolitisch wirksame Förderprogramme werden den Umbau beschleunigen können, ebenso wie Änderungen am Steuerrecht und am Ziel der Klimagerechtigkeit orientierte

¹⁴ Klimapolitisch relevante Handlungsfelder, in denen gleichzeitig nur bedingt Handlungsoptionen für die soziale Gerechtigkeit existieren, wie bspw. Landwirtschaftspolitik werden in diesem Papier nicht näher vertieft.

¹⁵ Umweltbundesamt, Verteilungswirkungen umweltpolitischer Maßnahmen und Instrumente, 19. Einsehbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-11_texte_73-2016_abschlussbericht_verteilungswirkungen_final.pdf; zuletzt aufgerufen am 26.06.2020.



Ge- und Verbote.¹⁶ Appelle an das Verhalten der Verbraucher_innen oder bloße Verhaltensanreize haben uns dem Ziel nicht ausreichend näher gebracht.¹⁷ Offenkundig ist, dass Klimaschutz nur international gelingen kann. Das bedeutet jedoch nicht, nationale Anstrengungen zurückzustellen, bis sich alle Länder auf gemeinsame Regelungen geeinigt haben. In ihrem Wert nicht zu unterschätzen sind Pionierleistungen, mit denen einzelne Länder funktionierende Klimaschutzpolitik unter Beweis stellen.



16 Die Bedeutung von Ordnungsrecht und finanzrelevanten Steuerungsmaßnahmen wird darin ersichtlich, dass positive Umwelteinstellungen in der Bevölkerung nur im Bereich der Ernährung mit einem niedrigeren Energieverbrauch als Indikator für Treibhausgasemissionen korrelieren. Es zeigt sich, dass „der Energieverbrauch umso höher ist, je positiver die Umwelteinstellungen sind.“ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/texte_39_2016_repraesentative_erhebung_von_pro-kopf-verbraeuchen_naturlicher_ressourcen_korr.pdf, 15; zuletzt aufgerufen am 8.07.2020.

17 Daher wird die persönliche Handlungsebene im vorliegenden Papier nicht adressiert, obgleich sie durchaus Relevanz besitzt.

KLIMAPOLITIK DER BUNDESREGIERUNG

Klimapolitik findet auf globaler, europäischer, nationaler, Bundesländer- und kommunaler Ebene statt. Die UN richtet jährlich stattfindende Konferenzen aus. Die Europäische Union versucht mit ihrem „Green Deal“ eine globale Vorreiterrolle in der Transformation einzunehmen, um im Jahr 2050 die Treibhausgasneutralität zu erreichen.¹⁸ Auch die Bundesregierung hat sich Reduktionsziele gegeben: 40 Prozent bis 2020, 55 und 70 Prozent in weiteren Zehnjahresschritten jeweils im Vergleich zu 1990 sowie eine Treibhausgasneutralität bis 2050. Klimapolitischer Meilenstein sollte das 2019 verabschiedete Klimapaket sein. Kernstück ist eine CO₂-Bepreisung für Verkehr und Wärme ab 2021 im Rahmen eines nationalen Emissionshandelssystems (nEHS).¹⁹ Auch das 130 Mrd. Euro umfassende Zukunftspaket enthält klimapolitische Akzente.²⁰

Diese Anstrengungen reichen nach Meinung der Klimawissenschaftler_innen nicht aus. Zu unambitioniert und sozial unausgewogen, so der Tenor der Bewertung. Um das Ambitions- und Umsetzungsdefizit²¹ aufzulösen, ist aus Sicht des Deutschen Caritasverbandes ein Umsteuern auf vier Ebenen anzustreben. Grundsätzlich sollte das Steuerrecht dahingehend weiterentwickelt werden, dass ein Grundverbrauch in den Bereichen Energie, Wohnen und Mobilität steuerreduziert konsumiert werden kann, darüber hinaus gehender Verbrauch mit stark steigenden, progressiven Steuersätzen belegt wird.²² Zweitens ist die Bepreisung von Treibhausgasemissionen samt Rückvergütung eine wichtige klimapolitische Säule. Die stärkere Fokussierung der Konjunkturprogramme und Subventionen auf Klimaschutz ist drittens ebenso nötig wie viertens Maßnahmen in einzelnen Sektoren (Energiewende, Stadtentwicklung, Gebäudewärme, Mobilität und Digitalisierung). Hier gilt es klimaschützend umzusteuern, Infrastruktur auszubauen, Förderprogramme aufzulegen und Grenzwerte zu verschärfen.

In den folgenden Kapiteln werden für den sozial gerechten Klimaschutz relevante Sektoren, Entwicklungen, geplante Maßnahmen und weitergehende Weichenstellungen genauer analysiert.

18 Mit dem Green Deal sollen „sämtliche Politikfelder der EU, wie etwa Forschung, Mobilität, Energie, Biodiversität, Agrar-, Handel- und Außenpolitik, [...] auf die Einhaltung der Klimaschutzziele ausgerichtet werden“. Vgl. hierzu neue caritas (Heft 15/20).

19 Im Emissionshandelssystem werden Zertifikate an die Unternehmen, die Heiz- und Kraftstoffe in Verkehr bringen, verkauft. Für jede Tonne CO₂, die die verkauften Energieträger ausstoßen brauchen die Unternehmen ein Zertifikat als Verschmutzungsrecht. Im Vergleich zu einer CO₂-Steuer ist die Umsetzung eines Emissionshandelssystems aufwendiger und bietet mehr Schlupflöcher. Vgl. Agora AGORA, Klimaschutz auf Kurs bringen. Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt, 2019, einsehbar unter: <https://www.agora-energiewende.de/veroeffentlichungen/ein-emissionshandelssystem-fuer-die-nicht-vom-eu-ets-erfassten-bereiche/>; zuletzt aufgerufen am 26.06.2020.

20 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/konjunkturpaket-1757482>; zuletzt aufgerufen am 1.07.2020.

21 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa, 2020, https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=4; zuletzt aufgerufen am 6.07.2020.


22 In eine ähnliche Richtung gehende Ansätze lassen sich bereits im heutigen Steuersystem finden, wie bspw. die nach dem Hubraum bemessene KfZ-Steuer oder die Zweitwohnungssteuer. Diese Ansätze gilt es stärker am Klimaschutz auszurichten, den Anstieg progressiver zu gestalten und auf weitere Bereiche auszudehnen.



1. CO₂-Bepreisung und Klimaprämie

Die Emission von Treibhausgasen muss teurer werden, um die richtigen Anreize in Wirtschaft und Gesellschaft zu setzen. Ein sinnvoller Weg ist die Besteuerung des CO₂-Ausstoßes von anfangs 60 Euro pro Tonne mit einem kontinuierlichen Anstieg auf 180 Euro pro Tonne im Jahr 2030.²³ Um hieraus keine sozial begründeten Benachteiligungen entstehen zu lassen, sind die durch die CO₂-Bepreisung generierten Einnahmen vollständig in Form einer Klimaprämie anteilmäßig an die Bevölkerung zurückzuzahlen. Flankierend zur Pro-Kopf-Rückverteilung kann ein Ausgleichsfonds zur Abwendung besonderer sozialer Härten hinzukommen.²⁴ Die Klimaprämie darf nicht mit Fürsorgeleistungen verrechnet werden. Somit entfaltet sie eine Lenkungswirkung hin zu einer klimafreundlicheren Produktion und eines treibhausgasärmeren Konsums auf der einen Seite und einer monetären Umverteilung, welche vor allem Einkommensschwächere stärkt, auf der anderen Seite.

Was ist zu tun?



Einen CO₂-Preis von 60 Euro im Jahr 2021 bis 180 Euro im Jahr 2030 einführen und die Einnahmen anteilmäßig an die Bevölkerung zurückzahlen. Besondere Härten über einen Ausgleichsfonds abmildern.

2. Subventionen auf dem Prüfstand

Im Jahr 2012 beliefen sich die klimaschädlichen direkten und indirekten Subventionen auf einen Umfang von über 57 Mrd. Euro, Förderprogramme der Länder und Kommunen sind nicht eingerechnet.²⁵ Weltweit geben die Regierungen 5,2 Billionen Dollar jährlich an direkten und indirekten Subventionen für fossile Brennstoffe aus, 85 Prozent davon für Öl und Kohle, wie der IWF errechnet.²⁶ Im Kyoto-Protokoll haben sich die Bundesregierung und andere Staaten verpflichtet, Subventionen, welche die Minderung von Treibhausgasemissionen behindern, abzuschaffen.

23 Vgl. Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change, Bewertung des Klimapakets und nächste Schritte. CO₂-Preis, sozialer Ausgleich, Europa, Monitoring, 2019,5; einsehbar unter: https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3_Publications/Working%20Paper/2019_MCC_Bewertung_des_Klimapakets_final.pdf; zuletzt aufgerufen am 8.07.2020.

24 Als Anspruchskriterien für Mittel aus diesem Fonds könnten „die durch den CO₂-Preis entstehende Belastung relativ zum verfügbaren Einkommen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit“ gelten. Vgl. AGORA. Klimaschutz auf Kurs bringen, 5.

25 Erläuterung des verwendeten Subventionsbegriffs vgl. UBA, Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, 2016, 9; zuletzt aufgerufen am 02.07.2020.

26 Pötter, Bernhard, Klimawandel. 33 Fragen – 33 Antworten, München 2000, 111.

Der größte Teil der Subventionen (28,6 Mrd. Euro) entfiel 2012 auf den Verkehrssektor.²⁷ Mit 3,1 Mrd. Euro jährlich werden im Rahmen des Dienstwagenprivilegs besonders umweltschädliche und teure PKWs gefördert.²⁸ Profiteure sind die Autohersteller, Unternehmen und Dienstwagenfahrer_innen. Eine weitere kostenintensive Subvention ist die Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren in Höhe von 7,5 Mrd. Euro. Die entgangenen Steuereinnahmen der unter Umweltaspekten schädlichen Pendlerpauschale summieren sich im Jahr 2012 auf 5,1 Mrd. Euro.²⁹ Im Klimapaket ist eine weitere Erhöhung vorgesehen. Auch Subventionen und Förderungen im Bereich der E-Mobilität sind erheblich und klimapolitisch nur ein Zwischenschritt. Forschungsgelder, Sonderabschreibungen, der „Umweltbonus“ beim Kauf eines elektrisch betriebenen PKW, die KFZ-Steuerbefreiung sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur summieren sich auf einen zweistelligen Milliardenbetrag. Das im gewerblichen Luftverkehr verbrauchte Kerosin ist gänzlich von der Energiesteuer befreit, ebenso wie auf internationale Flugtickets keine Mehrwertsteuer anfällt, was sich auf einen Subventionsbetrag von 12 Mrd. Euro jährlich summiert.³⁰ Kostet ein Liter Benzin 1,20 Euro, belaufen sich die Kosten für einen Liter Kerosin lediglich auf 40ct. Klimapolitisch positiv zu bewerten sind die Fördermaßnahmen für die Bahn im Klima- und im Konjunkturpaket.³¹

Die Produktion von Strom wird seit langem in erheblichem Ausmaß subventioniert.³² Diese flossen in Form von Finanzhilfen, Steuervergünstigungen und fehlender Internalisierung der Folgekosten. Auch die kostenlose Zuteilung von CO₂-Emissionszertifikaten für Kohle, Öl und Gas muss als Subvention betrachtet werden, im Jahr 2015 belief sich diese auf 1,2 Mrd. Euro.³³ Erneuerbare Energien werden durch die Einspeisevergütung im Rahmen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG-Umlage) bezuschusst.³⁴ Im Rahmen des Kohleausstiegsgesetzes sind umfangreiche Strukturhilfen von bis zu 40 Mrd. Euro bis zum Jahr 2038 für die Braunkohleregionen und die beteiligten Konzerne vorgesehen.³⁵ Allein die Braunkohlekraftwerksbetreiber erhalten laut Planungen 4,3 Mrd. Euro. Die Entschädigungen bei Stilllegungen von Steinkohlekraftwerken sind ebenfalls beträchtlich, wurden gegenüber den Planungen deutlich erhöht und unterscheiden sich je nach Abschalt- und Umrüstungsdatum.³⁶

27 Andere Studien, die auch externalisierte Kosten betrachten, kommen zu deutlich höheren Summen. So schätzt die TU Dresden die gesamten externalisierten Kosten im Automobilbereich im Jahr 2008 auf über 88 Mrd. schätzt. Integriert sind hierbei Kosten aus Unfällen, Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärm und Nutzung von Flächen. TU Dresden Lehrstuhl für Verkehrsökologie Prof. Dr. Ing. Udo J. Becker Thilo Becker Julia Gerlach (2012): Externe Autokosten in der EU-27 Überblick über existierende Studien, 34; einsehbar unter: http://www.michael-cramer.eu/uploads/media/2012-12-07_Externe_Kosten_des_Autoverkehrs_in_der_EU-27.pdf; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

28 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, 49; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

29 UBA, Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, 2016, 9; einsehbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf; zuletzt aufgerufen am 02.07.2020.

30 <https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/nach-corona-neustart-in-die-gruene-mobilitaet>; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

31 Vgl. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Europa/nationales-reformprogramm-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=12,25; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

32 Laut Berechnungen von Greenpeace Energy im Verbund mit dem Bundesverband WindEnergie beliefen sich die Subventionen (incl. Internalisierung externer Umweltkosten) für Strom aus Braun- und Steinkohlekraftwerken zwischen den Jahren 1970 und 2012 auf 15,6 bzw. 14,8ct pro KW. https://www.greenpeace-energy.de/fileadmin/docs/publikationen/Studien/Stromkostenstudie_Greenpeace_Energy_BWE.pdf, 3; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

33 https://www.greenpeace-energy.de/fileadmin/docs/publikationen/Studien/Stromkostenstudie_Greenpeace_Energy_BWE.pdf, 25; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

34 Vgl. folgendes Kapitel.

35 BMWi, Nationales Reformprogramm 2020, 2020; einsehbar unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Europa/nationales-reformprogramm-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=12; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

36 <https://taz.de/Einigung-ueber-Kohleausstiegsgesetz/15697637&s=mkr/>

Um die ökonomischen und sozialen Auswirkungen der Corona-Krise zu begrenzen, reagiert die Bundesregierung u. a. mit einem 130 Mrd. Euro umfassenden Konjunkturpaket.³⁷ Die Liste der Unterstützungsmaßnahmen ist lang, die Höhe der Ausgaben enorm. Die Klimaschutzrelevante Lenkungswirkung ist in den bisherigen Planungen nicht ausgeschöpft.

Die klimaschädlichen Subventionen haben in ihrer Wirkung keinen längerfristigen sozialpolitischen Fokus und sollten zugunsten des Ausbaus klimaschutzförderlicher Infrastruktur abgebaut werden. Die Besteuerung von Dienstwagen sollte sich künftig am CO₂-Ausstoß orientieren, die private Nutzung nicht mehr steuerlich begünstigt werden, Diesel mit dem normalen Energiesteuersatz belegt, im Gegenzug die Kfz-Steuer angepasst werden. Die Entfernungspauschale unterstützt das Siedlungswachstum in der Fläche mit tendenziell größerem Wohnflächenverbrauch, langen Anfahrtswegen und der Zersiedelung der Landschaft. Auf der anderen Seite wirkt diese Subvention einer weiteren Verstädterung entgegen, Bewohner_innen im ländlichen Raum fördert sie finanziell den täglichen Weg zur Arbeit, wovon auch finanziell schwächer Gestellte profitieren. Eine eindeutige Positionierung in dieser Frage bedarf aufgrund ihrer unterschiedlichen Auswirkungen einer intensiveren verbandlichen Debatte. Aus sozialer wie auch klimapolitischer Sicht eindeutig ist die Notwendigkeit der Streichung der Subventionen im Flugverkehr. In internationaler Abstimmung sollte Kerosin mit dem normalen Energiesteuersatz belegt, die Subventionen für Flughäfen, von denen viele nur aufgrund hoher Zuschüsse existieren, sollten gestrichen werden.³⁸

Die Strukturhilfen für die Kohleregionen gilt es an den Aufbau grüner Wirtschaftszweige zu koppeln, deren Geschäftspolitik mit der Erreichung des 1,5° Ziels kompatibel ist. Betroffene Bevölkerungsgruppen in der Region müssen in den Restrukturierungsprozess eingebunden werden. Dabei ist klar, dass die Betroffenheit viele unterschiedliche Gesichter hat und je nach Problemlage die entsprechenden Maßnahmen differenziert werden müssen. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist der Stromspar-Check-Partner wie bspw. in Sachsen-Anhalt.³⁹ Die Bewältigung der Auswirkungen der COVID19-Krise darf die Klimakrise nicht verschlimmern, sondern sollte die Dekarbonisierung substantiell voranbringen. Unterstützte Unternehmen müssen einen Restrukturierungsfahrplan mit verbindlichen Zwischenzielen für eine Klimaneutralität vorlegen.

Was ist zu tun?

Klimaschädliche Subventionen jetzt abschaffen (z. B. Dienstwagenprivileg) – gerade im Bereich Verkehr. Stattdessen den Ausbau klimafreundlicher Infrastruktur fördern.

Den Strukturwandel in den Kohleregionen so unterstützen, dass ökologische Wirtschaftszweige wachsen können. Bewohner_innen der Region beteiligen.

Die COVID19-Konjunkturpakete an Klimaschutzpolitisch effiziente Bedingungen knüpfen.

³⁷ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/konjunkturpaket-1757482>; zuletzt aufgerufen am 1.07.2020.

³⁸ https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrspolitik/VCD_Positionspapier_Neustart_gruene_Mobilitaet.pdf; zuletzt aufgerufen am 1.07.2020.

³⁹ Weitere Infos zu diesem Projekt des kommunalen Lenkungskreis Zeitz über die zuständige Regionalkoordinatorin im Stromspar-Check Barbara Kalker (barbara.kalker@caritas.de).

3. Energiewende: alle profitieren – ökologisch und ökonomisch

Die Energiewende hat den Umstieg der Energieversorgung von fossilen und Kernbrennstoffen auf erneuerbare Energien wie Wind- und Wasserkraft, Sonnenenergie, Geothermie oder nachwachsende Rohstoffe zum Ziel und bildet aufgrund der hohen Emissionen einen Kernbereich wirksamer Klimapolitik.⁴⁰ Finanziert wurde der bisherige Ausbau der erneuerbaren Energien durch die EEG-Umlage und damit durch die Stromkund_innen unter Befreiung der im internationalen Wettbewerb stehenden gewerblichen stromintensiven Industrien.⁴¹ Im Jahr 2016 wurden dadurch 4,5 Mrd. Euro auf die verbliebenen Stromkund_innen umgelegt.⁴² Die Zahl der dadurch begünstigten Unternehmen vervierfachte sich in den letzten zehn Jahren, die Mindereinnahmen verzehnfachten sich nahezu. Klimapolitisch betrachtet schwindet der Anreiz, auf energiesparende Produktionsweisen umzustellen, sozialpolitisch wirkt diese Form der Abgabe im Gegensatz zu einer Steuerfinanzierung regressiv, d.h. ärmere Haushalte werden relativ betrachtet stärker belastet. Die Ausgaben für Energie (ohne Kraftstoffe) beliefen sich bei einkommensarmen Haushalten auf rund 8,8 Prozent der Konsumausgaben, der durchschnittliche Anteil lag bei 5,6 Prozent.⁴³ Steigende Stromkosten stellen ein erhebliches Problem für Haushalte im Transferleistungsbezug dar. Die Ausgaben für Strom sind zwar Teil der pauschalierten Regelbedarfe in der Grundsicherung für Arbeitsuchende bzw. der Sozialhilfe, in der Realität sind die tatsächlichen Ausgaben zum Teil jedoch deutlich höher. Das unter sozialen Gesichtspunkten problematische Finanzierungsmodell der EEG-Umlage sollte daher in eine Steuerfinanzierung überführt werden.

Die Höhe des Strompreises muss gut ausbalanciert sein: Einerseits muss er für alle bezahlbar sein, andererseits sollte er Stromsparanreize implizieren. Denkbar ist hierfür ein Stufenmodell: Ein Grundkontingent an Strom wird günstig an die Verbraucher_innen abgegeben. Darüber hinausgehender Stromverbrauch wird progressiv stark besteuert. Ein Ausgleichsfonds könnte hohe Belastungen wegen baulich bedingten hohen Stromverbrauchs ausgleichen, da die Spielräume einkommensschwacher Haushalte, energiesparende Geräte anzuschaffen, stark eingeschränkt sind. Wirksam und auf mehreren Ebenen erfolgreich ist der Stromspar-Check⁴⁴. In diesem Rahmen beraten weitergebildete Transferhilfeempfänger_innen andere Haushalte im Transferhilfebezug und ermöglichen eine Energieverbrauchsreduktion. Dies gilt es auszuweiten und zu verstetigen.

Die Energiewende muss vorankommen, wenn das Pariser Klimaabkommen erfolgreich umgesetzt werden soll, zumal der Energieverbrauch künftig durch die Elektrifizierung des Verkehrs- und Wärmesektors, Gewinnung von grünem Wasserstoff oder die Digitalisierung steigen wird. Eine vollständige regenerative, aber auch stärker regional verortete Energieversorgung ist essentiell. Regionale Eigenversorgung, kostengünstige, mit Energiesparanreizen verbundene Energieversorgung sowie der Ausbau

40 <https://www.co2online.de/klima-schuetzen/energiewende/energiewende-definition-ziele-uebersicht/>; zuletzt aufgerufen am 1.07.2020.

Weitere Bestandteile sind der Ausbau der Stromnetze und Speicherkapazitäten, die Steigerung der Energieeffizienz, die Realisierung von Energieeinsparmaßnahmen sowie im Jahr 2022 der Ausstieg aus der Atomkraft und im Jahr 2038 der Ausstieg aus der Energiegewinnung durch Kohle.

41 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/sechster-monitoring-bericht-zur-energiewende.pdf?__blob=publicationFile&v=37,116; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

42 <https://www.piratenpartei.de/2020/01/17/befreiung-von-der-eeq-umlage-und-netzentgelte-abbauen/>; zuletzt aufgerufen am 01.07.2020.

43 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/sechster-monitoring-bericht-zur-energiewende.pdf?__blob=publicationFile&v=37,116; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

44 <https://www.stromspar-check.de/>; zuletzt aufgerufen am 3.07.2020.

größerer Energieparks müssen in einem klugen Mix vereint werden. Die Hindernisse, die den Ausbau der erneuerbaren Energien bremsen⁴⁵, sind zu beseitigen. Höhere Ausbaupfade sind ebenso nötig, wie eine Bund-Länder-Strategie zur Ausweisung von Flächen für den weiteren Ausbau. 2,5 Prozent der Landesfläche ist ausreichend, um die Komplettumstellung auf erneuerbare Energien zu ermöglichen.⁴⁶ Die Potenziale sind noch nicht ausgeschöpft.

Die frühzeitige Einbeziehung der lokalen Bevölkerung, eine starke dezentrale Verankerung sowie eine Beteiligung der betroffenen Kommunen an der finanziellen Wertschöpfung sind erforderlich, um die Akzeptanz zu gewährleisten. Nach wie vor unterstützt eine stabile Mehrheit der deutschen Haushalte die zentralen politischen Zielsetzungen der Energiewende, auch wenn die Umsetzung zunehmend als ungerecht, elitär und weniger bürgernah empfunden wird.⁴⁷ Förderprogramme könnten gezielt einkommensarme Bevölkerungsgruppen in den Ausbau regenerativer Energien integrieren und sie zu Profiteuren werden lassen.⁴⁸ Den Kohleausstieg gilt es zu beschleunigen und damit einhergehende soziale Härten abzufedern.

Was ist zu tun?

Der Kohleausstieg muss schneller gehen! Energie künftig nur noch aus regenerativen Quellen gewinnen – und zwar vollständig! Bürger_innen in der Umgebung sind bei der Umstellung frühzeitig einzubinden und die Kommunen an den Einnahmen zu beteiligen.

Ausbau der Erneuerbaren Energien aus Steuermitteln finanzieren, Ausnahmen reduzieren.

Über ein progressives Stufenmodell den Strompreis ausbalancieren und für Einkommensschwache klug ausgleichen.

Den Stromspar-Check als Erfolgsmodell verstetigen und weiter ausbauen.

45 Bsp. sind die in der Diskussion stehende 1000m Abstandsregel oder der Solardeckel.

46 <https://www.wwf.de/themen-projekte/klima-energie/deutsche-klimapolitik/erneuerbare-und-fossile-energien/>; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

47 Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung(IASS) und dynamis: Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energiewende 2019, 2020; einsehbar unter: <https://www.iass-potsdam.de/de/news/Soziales-Nachhaltigkeitsbarometer-2019>, 14; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

48 <https://www.score-h2020.eu/>

4. Stadtentwicklung: klimaneutral, sozial inklusiv und sozial gerecht

Der weltweite Trend zur Verstädterung ist ungebrochen. Die Stadtbevölkerung wird bis 2050 von vier auf 6,5 Mrd. Menschen anwachsen, zwei Drittel der Menschheit werden dann in Städten leben mit weitreichenden Konsequenzen für den Ressourcen- und Energieverbrauch und damit für das Klima.⁴⁹ Um die Infrastruktur für die zusätzlichen 2,5 Mrd. Stadtbewohner_innen und die Erneuerung der bestehenden Städte realisieren zu können, werden 80 Prozent des laut dem Pariser Klimaabkommen zur Verfügung stehenden CO₂-Budgets für das 1,5° Ziel aufgebraucht⁵⁰, was bedeutet, dass die Reduktion in den anderen Sektoren deutlich stärker ausfallen müsste.

Die Stadt der Zukunft und damit die Leitlinie für Stadtentwicklung muss eine integrierte, klimaneutrale, inklusive und an Gerechtigkeitsaspekten ausgerichtete Stadt der kurzen Wege sein.⁵¹ Das bedeutet auch, dass die soziale Infrastruktur von überall leicht erreichbar sein muss. Vielfältige Maßnahmen sind zu ergreifen, wie bspw. die energetische Sanierung sowie der Aus- und Umbau der Wärmenetze ganzer Stadtteile unter Beteiligung der dort wohnenden Bevölkerung. Statt Heizungsanlagen in jedem Haus zu installieren, können regenerativ betriebene Nah- und Fernwärmenetze die Wärmeversorgung ersetzen. Die Kommunen unterstützende Förderprogramme und konkrete Zielvereinbarungen sollten bereits bestehende Bemühungen forcieren. Neue Stadtteile sind klimaneutral zu konzipieren und zu realisieren.⁵²

Ein weiteres wesentliches Handlungsfeld aus städtebaulicher Sicht betrifft die klimaschonende Mobilität. Der Ausbau eines attraktiven ÖPNV-Angebots, bei dem unterschiedliche Verkehrsmittel gut vernetzt, niedrighellig und kostengünstig nutzbar sind, sowie gleichzeitig die Eindämmung des Individualverkehrs, Umverteilung der Verkehrsflächen hin zu sicheren Rad- und Fußwegen gilt es zu forcieren. An allen Hauptverkehrsstraßen sollte es eigene Fahrspuren für den ÖV und Fahrräder geben. Parken mit dem eigenen Auto hingegen müsste zurückgedrängt werden. Der klimaverträglichste Verkehr ist der Verkehr, der gar nicht erst entsteht.⁵³ Daher müssen Quartiere gemischt gestaltet werden, Raum für Wohnen und emissionsarmes Gewerbe enger verzahnt werden. Der Innenentwicklung gilt der Vorzug, allerdings unter Beibehaltung städtischer, leicht erreichbarer Grünflächen.

Um der zunehmenden sozialen Segregation und damit der Umweltungerechtigkeit in der Stadt entgegenzuwirken, ist eine Erhöhung der Förderprogramme für sozialen Wohnungsbau und die Förderung gemeinwohlorientierten Wohnungsbaus stark zu forcieren,⁵⁴ denn kommunale und genossenschaftliche Wohnungsunternehmen weisen eine deutlich höhere Quote an energetisch saniertem Wohnungs-

49 Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU), Hauptgutachten. Unsere gemeinsame digitale Zukunft, 2019; https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen/hauptgutachten/hg2016/pdf/Kurzfassung_Urbanisierung_DT_1.pdf; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

50 Ebenda sowie Schöneberg, Gesa (2020): Mobilität und Klimagerechtigkeit; unveröffentlichter Vortrag im Rahmen des Webinars „Mobilität und Klimagerechtigkeit“ des Ökumenischen Netzwerk Klimagerechtigkeit, 29.04.2020

51 Umweltbundesamt, 2018: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision#kompakt>; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

52 Die Planung eines klimaneutralen Plusenergiestadtteils wird in Freiburg i.Br. im neu zu errichtenden Stadtteil Dietenbach realisiert. <https://klimaneutrale-energiekonzepte.de/stadtteil-freiburg-dietenbach/>; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

53 Das Umweltbundesamt hat die „Stadt der kurzen Wege“ in einer Studie beschrieben. Hier soll eine Person im Schnitt nur noch 28 Kilometer pro Tag zurücklegen – das ist etwa ein Viertel weniger als heute. Umweltbundesamt, 2018: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision#kompakt>; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

54 Weitere Forderungen zu bezahlbarem Wohnraum finden sich unter <https://www.zuhause-fuer-jeden.de/sozialpolitische-positionen/>; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

bestand auf.⁵⁵ Weiter gilt es Maßnahmen zu entwickeln, die den Energie- und Wohnflächenverbrauch in den Städten reduzieren.⁵⁶ Quartiersarbeit ist ein wirksamer Ansatzpunkt, um Stadtviertel sozial inklusiv, durch wohnortnahe Infrastruktur gerechter und lebenswerter zu gestalten. Die Attraktivitätserhöhung des ländlichen Raumes ist eine weitere Schiene, um den Druck auf die Städte zu begrenzen, Neubaudruck abzuschwächen und bereits bestehende Infrastruktur nutzen zu können. Städte sollten durch einen dicht getakteten ÖPNV und Radschnellwege mit dem Umland verknüpft sein, um die Pendlerströme umzulenken.⁵⁷

Was ist zu tun?

Klimaschutz als Leitlinie der Stadtentwicklung etablieren: Stadt der kurzen Wege, leicht erreichbare soziale Infrastruktur, attraktiver ÖPNV, mehr Flächen für Rad fahrende, spazierende und verweilende Menschen, dafür weniger für Autos. Quartiere sozial und nutzungsgemischt entwickeln.

Energie- und Wohnflächenverbrauch in den Städten reduzieren sowie ländlichen Raum attraktiver gestalten.

5. Mobilität: Inklusive und klimagerechte Mobilität in einer flächengerechten Umgebung

Der Verkehrssektor war 2017 mit 18,4 Prozent der drittgrößte Emittent von Kohlendioxid in Deutschland.⁵⁸ Lärmbelastung sowie die Emission weiterer gesundheitsschädlicher Stoffe⁵⁹ verursachen vielfältige Umwelt- und Gesundheitsschäden. Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor mit steigenden Treibhausgasemissionen, wobei der durch Fernflüge und Seeverkehr verursachte Ausstoß nicht mitgerechnet ist.⁶⁰

Ein Schlüsselsektor ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Auf dem Land oft zurückgebaut, in den Großstädten überlastet: Massive Investitionen in den Ausbau sind Grundlage jeglicher weitreichender Klimaschutzanstrengungen. Zielmarke bis 2030 könnte sein, dass mind. 90 Prozent der Bevölkerung innerhalb eines Kilometers an den ÖPNV angeschlossen sind und dieser von 6 bis 22 Uhr stündlich verkehrt. Nicht nur Transferhilfeempfänger_innen, sondern alle Menschen mit geringem Einkommen, sollten ein kostenloses ÖPNV-Ticket erhalten. Die Einführung eines 365 Euro-Tickets (Jahresticket zum Preis von 365 Euro) für alle anderen Bevölkerungsgruppen ermöglicht auch ihnen eine kostengünstige Nutzung des unter klimapolitischen Gesichtspunkten sinnvollen ÖPNV. Was die überregionale Mobilität per Bahn betrifft, ist die Umstellung auf einen Deutschlandtakt, bei dem Züge jede Stunde in jede Richtung zur selben Minute fahren, die Verringerung von Verspätungen sowie eine attraktive Preis-

55 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2016, 2016, 73.

56 Weiterführende Informationen: Vgl. Fuhrhop, Daniel, Einfach anders Wohnen, München 2019.

57 Weitere Vorschläge unter II.5.

58 BMU, Klimaschutz in Zahlen, 2019, 26.

59 Darüber hinaus gingen 2014 27 Prozent der Kohlenmonoxidemissionen, 40 Prozent der Stickstoffoxide, 9 Prozent der flüchtigen Kohlenwasserstoffen, 15 Prozent der Staubbelastung und 23 Prozent der Feinstaubabriebe auf sein Konto. Vgl. UBA https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbrochure_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, 42; zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

60 Griebhammer, Rainer: #Klimaretten. Jetzt Politik und Leben ändern, Freiburg 2020, 125.

gestaltung zu gewährleisten, um diese Form der Mobilität attraktiver zu gestalten. Zeitgleich mit dem Ausbau des ÖPNV muss eine Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Ein Tempolimit sollte ergänzend eingeführt werden (120 km/h auf Autobahnen und 30 km/h innerorts), da dies den CO₂-Ausstoß und die Feinstaubbelastung vermindert sowie zu einer Reduktion der Zahl der Verkehrstoten und Verletzten führt. Keinesfalls dürfen CO₂-Grenzwertvorgaben für Autos abgeschwächt werden. Das von verschiedenen Seiten propagierte autonome Fahren ist in begrenztem Umfang eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrs, aber keine Alternative hierzu. Ein einfacher Ersatz aller Verbrennungsmotoren durch elektrische Varianten ohne nennenswerte Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge ist Klimaschutzpolitisch nicht zielführend.⁶¹

Im Kasten: Was ist zu tun?

Öffentlichen Nahverkehr ausbauen: Mind. 90 Prozent der Bevölkerung sollen innerhalb eines Kilometers stündlich zwischen 6 und 22 Uhr angebunden sein. Kostenlose ÖPNV-Tickets für Transferhilfeempfänger_innen und alle Menschen mit geringem Einkommen; 365 Euro-Tickets für alle einführen.

Überregionalen Bahnverkehr ausbauen und Preise attraktiv gestalten.

6. Gebäude: Klimaneutralität und Bezahlbarkeit in Einklang bringen

Der Gebäudesektor ist in Deutschland für 14,6 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich⁶², verursacht insbesondere durch Heizen und Bereitstellung von Warmwasser. Da 75 Prozent aller Gebäude in Deutschland vor der ersten Wärmeschutzverordnung 1978 errichtet wurden, befinden sie sich in einem energetisch schlechten Zustand mit entsprechend hohem CO₂-Ausstoß. Dennoch liegt die Sanierungsquote bei unter einem Prozent.

Aus klimapolitischer Sicht ist eine Erhöhung der Modernisierungsrate auf mind. 2 Prozent geboten. Dies darf jedoch nicht zu Lasten der einkommensarmen Bevölkerung geschehen, um ein Auseinanderdriften von Milieus und eine Schwächung des gesellschaftlichen Zusammenhalts zu verhindern. Das Recht auf menschenwürdiges Wohnen muss daher gleichzeitig mit den klimapolitischen Zielen eingelöst werden. Die Modernisierungumlage sollte künftig nur noch in der Höhe erhoben werden, in der die Gebäudeenergiekosten sinken. Besonderes Augenmerk brauchen Menschen im Transferhilfebezug. Die auf die energetische Sanierung zurückzuführenden Kostenbestandteile sollten vom Jobcenter übernommen werden, gesetzliche Vorgaben für die Angemessenheit der Kosten der Unterkunft (KdU) sind nötig. Die jüngst beschlossene Einführung einer CO₂-Komponente im Wohngeld ist ein wichtiger Schritt und sollte jährlich überprüft werden. Verpflichtende, von der öffentlichen Hand finanzierte Energieberatungen von Hauseigentümer_innen, die zu individuellen Sanierungsfahrplänen führen, sind einzuführen.

61 Die Produktion der Batterien verbraucht enorme Mengen an Strom und kostbaren Ressourcen, erst recht, wenn der Trend zu immer größeren Fahrzeugen anhält. Vgl. Griebhammer, Rainer: #klimaretten. Jetzt Politik und Leben ändern, Freiburg 2020, 141.

62 BMU, Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, 2019, 41.

Fördermittel für die Gebäudesanierung wurden befristet aufgestockt. Die geplante steuerliche Förderung für Eigentümer_innen sowie Unternehmen ist ein richtiger Schritt. Die Programme beziehen explizit auch Gebäude der Sozialwirtschaft ein, deren Träger aufgrund externer Refinanzierungsbedingungen und steuerrechtlicher Vorgaben keine Finanzreserven für umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen besitzen. Ob diese ausreichend sind, muss evaluiert werden. Attraktive Förder- und Abschreibungsbedingungen ermöglichen die Verteuerung fossiler Energie sowie die Anhebung energetischer Standards auf ein ambitioniertes Niveau.⁶³ Aufgrund der langen Sanierungszyklen müssen diese kontinuierlich aber merklich angehoben werden. Heute neu errichtete Gebäude sollten daher dem Ziel der Klimaneutralität (KfW-Effizienzhausstandard 40) entsprechen.

Was ist zu tun?

Mehr modernisieren: Die Modernisierungsrate auf mind. 2 Prozent steigern. Öffentliche Gebäude, auch die von der öffentlichen Hand finanzierten, energetisch sanieren und mit Photovoltaik ausstatten.

Modernisierungumlage modernisieren: nur die Kosten, die durch Energieeinsparung eingespart werden, dürfen umgelegt werden.

Kosten übernehmen: Steigen die Mietkosten durch eine energetische Sanierung, sollte dies bei Transferhilfebezieher_innen vom Jobcenter übernommen werden. Die Höhe der CO₂-Komponente im Wohngeld jährlich überprüfen.

7. Digitalisierung: in den Dienst des sozial gerechten Klimaschutzes stellen

Für manche rettet die Digitalisierung das Klima, indem sie durch weniger Flüge oder effizientere Produktionsweisen CO₂ einspart, andere warnen vor stark steigendem Energieverbrauch durch die Produktion von Milliarden Endgeräten, den Betrieb großer Server oder kaum zu überblickender Datenmengen. Fakt ist, dass der weltweite, durch die digitale Technik induzierte Stromverbrauch ca. 3 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verursacht, der jedoch Schwankungen unterliegt. Prognostiziert wird in nahezu allen Untersuchungen ein steigender Energieverbrauch und damit einhergehender Ausstoß von Treibhausgasen. Die Zahl der Endgeräte steigt nach wie vor rapide, was trotz Stromverbrauchsreduktion pro Gerät zu höherem Gesamtverbrauch führt, ein klassischer Reboundeffekt. Weiter werden Netze und Rechenzentren deutlich ausgebaut werden, ebenfalls mit steigendem Energieverbrauch. Die Datenmengen werden, nicht zuletzt aufgrund der weiter wachsenden Bedeutung im Bereich der Künstlichen Intelligenz und dessen verbreiteter Anwendung zunehmen ebenso wie der Anteil der 5G-Mobilfunknetze stark wachsen wird. Die der digitalen Technik inhärenten kurzen Produktlebenszyklen werden dazu führen, dass der Markt der Gerätetechnik nicht gesättigt wird.⁶⁴ Online-shopping verändert nicht nur Innenstädte und Konsumgewohnheiten, sondern hat auch Auswirkungen auf das Klima. Bekleidung

63 Diese sind in der Energieeinsparverordnung geregelt und betrifft insbesondere die Begrenzung des Jahres-Primärenergiebedarfs sowie des Wärmeverlusts durch die Gebäudehülle, bspw. durch eine verbesserte Wärmedämmung der Gebäude erreicht werden.
https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2020/02/wohnungsmarkt-022020.pdf?__blob=publicationFile;
zuletzt aufgerufen am 2.07.2020.

64 Vgl. Windeck, Christof/Wölbart, Christian, Klimakiller oder Klimaretter? Der CO₂-Fußabdruck der IT, in: c't 6/2020, 62–65; hier: 64.

hatte bis vor der Corona-Pandemie mit 30 Prozent den größten Anteil beim online-Warenverkehr, gefolgt von Elektronikartikeln, Computer- und Softwareprodukten und Bücher/E-Books.⁶⁵ In Bezug auf den Klimaschutz verursacht Online-shopping zunächst weniger Treibhausgasemissionen, vor allem wegen des relativ hohen Energieverbrauchs des stationären Einzelhandels. Dies gilt jedoch nur, wenn die bestellten Produkte nicht häufig zurückgeschickt werden.

Seriöse Prognosen den künftigen Energiebedarf betreffend gibt es aufgrund der Dynamik des Wirtschaftszweiges nicht, Schätzungen schon. In einem „Worst-Case“-Szenario wird von einem Anstieg des Stromverbrauchs von 3.000 TWh im Jahr 2018 auf fast 9.000 TWh im Jahr 2030 ausgegangen.⁶⁶

Bisher werden die digitalen Ressourcen überwiegend für konventionelles Wachstum eingesetzt, es dominieren Aspekte der Unterhaltung, der Bequemlichkeit, der Sicherheit und nicht zuletzt ökonomische Gewinnerwartungen. Digitale Technologien könnten jedoch konsequent für die Dekarbonisierung genutzt werden. Wie bei der Regulierung aller Megatrends bedarf es möglichst global, mindestens international abgestimmter Strategien und Ordnungsprinzipien. IT-Infrastrukturen sollten als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge etabliert und gefördert werden, um diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Es braucht gesetzliche Rahmenbedingungen, die politische Machtverschiebungen hin zu großen Digitalkonzernen unterbinden und die Privatsphäre auch im digitalen Zeitalter zu schützen verspricht.

Ein konkreter Hebel für mehr Klimaschutz in Bezug auf Digitalisierung liegt in konkreten Vorgaben die Ressourceneffizienz von Endgeräten, von Servern und das Recycling betreffend. Strenge Vorschriften, wie bspw. die Ökodesign-Richtlinie müssen zeitnah auf neue Produkttypen ausgeweitet werden. Auch der Suffizienzgedanke sollte deutlich stärker Eingang in die digitale Transformation erhalten. Technologische Entwicklungen sollten einen Klimacheck unterlaufen. Nicht zuletzt ist der rasche Ausbau der erneuerbaren Energien unabdingbar, damit Digitalisierung die klimapolitischen Anstrengungen nicht konterkariert.

Vielfältige Einsatzmöglichkeiten digitaler Technologien für Klimaschutz sind denkbar und noch zu wenig eingesetzt. Bspw. erleichtert die Technik die Erfassung von Emissions- und Ressourcenfußabdrücken über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg, eine Grundvoraussetzung für Transparenz bei Kaufentscheidungen, aber auch zur Kontrolle der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben. Auch zur Bepreisung von Umweltgütern können digitale Technologien beitragen, indem Umweltverbrauch und -schädigung genauer erfasst und Abgaben erhoben werden können. Klimarelevante persönliche Fußabdrücke können leichter errechnet ebenso wie Experimentierräume für eine nachhaltige Wirtschaft ermöglicht werden.⁶⁷

Was ist zu tun?

Digitale Technologien für klimaschutzrelevante Informationsbeschaffungs- und Steuerungssysteme nutzen. IT-Infrastruktur und Softwaresysteme als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ausbauen. Anforderungen an Energieeffizienz und Recyclingfähigkeit von Geräten und Servern verschärfen.

65 Grießhammer, Rainer: #Klimaretten. Jetzt Politik und Leben ändern, Freiburg 2020, 100.

66 Vgl. Windeck, Christoph/Wölbert, Christian, In den Medien ist von Klimakiller Cloud die Rede – die Industrie hingegen preist das Internet als mächtiges Klimaschutz-Tool an, in: c't 7/2020, 70.

67 Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU), Hauptgutachten. Unsere gemeinsame digitale Zukunft, 2019, 19; einsehbar unter: https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen/hauptgutachten/hg2019/pdf/wbgu_hg2019.pdf; zuletzt aufgerufen am 8.07.2020.

GLAUBWÜRDIGKEIT DES VERBANDES: CARITAS WIRD BIS 2030 KLIMANEUTRAL

Jeder Mensch, aber auch jede Organisation ist aufgerufen, ihren Beitrag für den Klimaschutz zu leisten. Unsere Forderung nach einer sozialen Ausgestaltung der Klimapolitik muss gepaart sein mit eigenen Anstrengungen in Sachen Klimaschutz. Mit ihren über 25.000 Diensten und Einrichtungen erzeugt auch die Caritas einen gewaltigen ökologischen Fußabdruck: Der große Bestand an Sozialimmobilien und Fahrzeugen, aber auch die Beschaffung von Energie und anderen Materialien wirken sich hier aus und sind zuvorderst zu beachten.

Die Caritas gehört zu den großen Immobiliennutzern und auch -eigentümern. Es handelt sich überwiegend um energieintensive Gebäude (z. B. Krankenhäuser, Pflegeheime oder auch Wohngebäude und tagesstrukturierende Einrichtungen der Behindertenhilfe), bei denen mit Modernisierungsmaßnahmen oftmals erhebliche CO₂-Reduktionen möglich wären. Angesichts der ungenügenden Refinanzierung von Investitionen seitens der Kostenträger sind Förderinstrumente erforderlich. Eine klimaneutrale Transformation der Mobilität ist eine gewaltige Herausforderung. Verpflegung ist in vielen Arbeitsfeldern der Caritas ein integraler Bestandteil der Leistungserbringung. Großküchen können durch eine nachhaltige Wirtschaftsweise einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten⁶⁸. Die Caritas hat hier ebenso wie im Bereich der Energiebeschaffung und im sonstigen Beschaffungswesen eine beträchtliche Marktmacht, die es einzusetzen gilt. Anstrengungen in Bezug auf nachhaltige Lieferketten, die ihrerseits faire und ökologische Produktionsweisen stärken, sollten intensiviert werden. Das vom BMZ entwickelte und seit 2020 vom Deutschen Caritasverband offiziell mitgetragene Textilsiegel „Grüner Knopf“⁶⁹ ist ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen Textilbeschaffung. Nicht zuletzt können Finanzanlagen Klimaschutz befördern, die klassischen Anlageziele Liquidität, Sicherheit und Rendite durch nicht-finanzielle Ziele ergänzt werden. Pilot-Projekte, die in der Caritas bereits erfolgreich umgesetzt wurden, sind zu skalieren.

Um die Glaubwürdigkeit des Verbandes und seiner Mitglieder zu stärken, sollte der Schutz des Klimas Teil der verbandlichen Strategie sein. Die konkrete Umsetzung im föderal organisierten DCV könnte über eine Selbstverpflichtungserklärung der Verbände und Rechtsträger gehen. Damit setzen sie sich konkrete Ziele und berücksichtigen diese im Rahmen ihrer strategischen Planung mit einem Maßnahmenpaket. Die Umsetzung sollte durch verbandliche Befragungen regelmäßig überprüft und transparent gemacht werden, in einem Klimaschutzbericht über Ziele, Maßnahmen und die Umsetzung berichtet werden. Dabei können sich Verbände und Träger der Caritas an der guten Praxis von Kirchengemeinden orientieren.⁷⁰

68 Siehe hierzu das Projekt „Ökologische Hauswirtschaft in der Gemeinschaftsgastronomie“ der IN VIA Akademie Paderborn und die Projekt-homepage unter <https://www.invia-akademie.de/nachhaltigkeit/nachhaltigkeit-in-der-hauswirtschaft/>; letzter Abruf 14.7.2020.

69 <https://www.caritas.de/fuerprofis/presse/pressemeldungen/diakonie-und-caritas-wollen-die-beschaffung-nachhaltiger-textilien-in-ihren-einrichtungen-voranbringen-329791b5-6aee-4d18-b165-7289a818843d>

70 Ein Überblick dazu findet sich auf den Internetseiten der Forschungsstätte der evangelischen Forschungsgemeinschaft (FEST) unter <https://www.fest-heidelberg.de/fne-projektbuero-klimaschutz-der-ekd/>; letzter Abruf 14.7.2020.

Für die Einrichtungen und Dienste geltende Refinanzierungsbedingungen müssten klimapolitische Notwendigkeiten berücksichtigen, denn es handelt sich um eine Daueraufgabe, die sich nicht in Projektfinanzierungen pressen lässt. Die Einführung einer Klimapauschale im Rahmen der Entgelt- und Zuschussfinanzierung wäre ein Ansatz, um den Spielraum für die Implementierung von Klimaschutz zu erweitern.

Was ist zu tun?



Caritas bis 2030 klimaneutral entwickeln. Das Umweltmanagementsystem EMAS ist hierfür ein hilfreiches Instrument.

Klimapauschale in Entgelt- und Zuschussvereinbarungen aufnehmen.



FAZIT MIT ZUSAMMENFASSUNG

Klimaschutz ist keine neue Herausforderung. Einige Länder haben bereits deutliche Schritte unternommen, andere Staatschefs leugnen aus Furcht vor Veränderungen die Existenz der anthropogen erzeugten Klimakrise. Diese ist kein Horrorszenario der Zukunft, sondern zeitigt bereits heute Auswirkungen, unter denen der ärmere Teil der Weltbevölkerung überproportional leidet, obwohl ihr bisheriger Beitrag an der Erwärmung kaum ins Gewicht fällt. Auch in Deutschland sind die Betroffenheit und die Verursachung ungleich verteilt, entlang von sozio-ökonomischen Kriterien.

Die Zeit notwendiger tiefgreifender Änderungen, einer sozial-ökologischen Transformation ist gekommen. Die Zielrichtung ist klar: Klimaneutralität bis 2050. Je länger gewartet, Versprechungen abgegeben, aber nicht eingelöst werden, desto tiefgreifender und eruptiver muss in den verbleibenden Jahren gehandelt werden. In der Klimaschutzpolitik gibt es kein „Entweder-Oder“ mehr, alle Instrumente sind anzuwenden – vom Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, über Preispolitik, am Ziel des Klimaschutzes orientierte Ge- und Verbote, ökonomische Anreizstrukturen, Anpassungen an die Klimakrise bis hin zu Finanztransfers in Länder des globalen Südens. Klimaschutz wird als Querschnittsaufgabe alle Politikfelder durchziehen und dies auf allen föderalen Ebenen. Er darf nicht zuvorderst einkommensschwächere Bevölkerungsschichten belasten. Vielmehr gilt es Reformen in die Wege zu leiten, die sowohl der notwendigen Treibhausgasemissionsreduktion Rechnung tragen als auch soziale Gerechtigkeit befördern. Werden die grundlegenden Bereiche der Daseinsvorsorge wie Wohnen, Zugang zu Energie, Mobilität oder Gesundheit durch öffentliche Investitionen und Förderungen klimaneutral bereitgestellt, profitieren alle Bevölkerungsgruppen von Klimaschutz. Es muss deutlich werden, dass eine fortwährende Wachstumsgesellschaft und das beständige Anhäufen von Reichtum die Klimakatastrophe produziert und deshalb durch einen Lebensstil der Suffizienz – sowohl der Einzelnen als auch der Institutionen – korrigiert werden muss. Darauf zu warten, bis andere mitziehen, kann nicht mehr als Strategie für nationales Handeln gelten. Die Gestaltung und Akzeptanz der sozial-ökologischen Transformation hängt entscheidend von einer geteilten Vision unseres künftigen Zusammenlebens als Gesellschaft ab. Der Diskurs über eine gemeinsame Zukunftsperspektive sollte inklusiv sein und insbesondere auch die Perspektiven bislang benachteiligter Gruppen und junger Menschen aufnehmen. Hier kann und muss sich die Caritas mit ihrer umfassenden Kompetenz in Fragen der sozialen Gerechtigkeit und Sozialpolitik einbringen. Darüber hinaus kann sie selbst in ihren Geschäftsstellen, Diensten und Einrichtungen einen Beitrag zur CO₂-Neutralität leisten.

Zusammenfassen lässt sich der Handlungsauftrag mit den Worten von António Guterres, dem derzeitigen UN-Generalsekretär: „Alles kostet etwas, aber nichts zu tun, ist die teuerste Variante überhaupt.“ Und dies in ökonomischer wie in sozialer Hinsicht.

Freiburg, 14. September 2020

Deutscher Caritasverband e. V.
Vorstand
Prälat Dr. Peter Neher
Präsident