

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/5489 –**

### Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. Dezember 2014 hat das Bundeskabinett das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 verabschiedet. Dieses soll sicherstellen, dass Deutschland sein nationales Klimaschutzziel einer Minderung der Treibhausgasemissionen um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 erreicht und die bestehende „Klimaschutzlücke“ geschlossen wird. Die Vorschläge des Programms reichen von bereits bekannten Vorschlägen, wie der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung, bis zu neuen Vorschlägen, wie etwa der Vergabe von Gutscheinen für Sprit-Spar-Trainings beim Kauf eines Neuwagens oder LED-Initiativen. Darüber hinaus enthält das Programm neben zum Teil schon bekannten Maßnahmen auch 38 Prüfaufträge. Im Hinblick auf die UN-Klimakonferenz, die Ende des Jahres 2015 in Paris stattfindet, wäre eine fehlende oder nur schwache Umsetzung ein fatales Zeichen.

Die Bundeskanzlerin hat im Rahmen des G7-Gipfels von Elmau auf die Bedeutung des Klimaschutzes hingewiesen, und die Staats- und Regierungschefs der G7 haben sich neben der Bekräftigung des 2-Grad-Limits für eine „Dekarbonisierung“ ihrer Wirtschaft in diesem Jahrhundert ausgesprochen. Wenn Deutschland international entschlossenen Klimaschutz einfordert, ohne aber jetzt national selber entsprechend zu handeln, würde dies Deutschland in erheblichem Maße unglaubwürdig machen und einen erfolgreichen Abschluss in Paris gefährden.

1. Welche Maßnahmen des Klimaaktionsplans sind inzwischen umgesetzt, und welche weiteren Vorschläge sollen bis spätestens wann umgesetzt werden?

Die Bundesregierung begleitet die Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 in einem kontinuierlichen Prozess und berichtet darüber jährlich in ihrem Klimaschutzbericht.

Für nahezu alle beschlossenen Maßnahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz sind die Umsetzungsplanungen bereits weit fortgeschritten. Einige Maßnahmen

konnten bereits vollständig umgesetzt werden. Der Stand der Umsetzung wird im ersten Klimaschutzbericht ausführlich dargestellt.

2. Welche der im Klimaaktionsplan aufgeführten Prüfaufträge sind inzwischen abgearbeitet, und zu welchem Ergebnis hat die Prüfung geführt (bitte tabellarisch auflisten)?

Prüfauftrag im Aktionsprogramm	Stand/ Ergebnisse
1. Bundesregierung prüft gemeinsam mit Ländern eine Erweiterung des Wohngeldes um Klima-Komponente	Siehe Antwort zu Frage 19.
2. Überprüfung der gesetzlichen Vorgaben zur ortsüblichen Vergleichsmiete im Hinblick auf eine stärkere Berücksichtigung der energetischen Ausstattung und Beschaffenheit im Mietspiegel.	Das Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (BMJV) arbeitet derzeit an der Überprüfung der gesetzlichen Vorgaben zur ortsüblichen Vergleichsmiete im Mietspiegel. Diese Arbeiten werden von Sachverständigen begleitet. Die Berücksichtigung der energetischen Ausstattung und Beschaffenheit im Mietspiegel ist Bestandteil der Überprüfung. BMJV wird erste Grundlinien hierzu voraussichtlich Ende des Jahres 2015 vorlegen. Mit einem Gesetzentwurf ist voraussichtlich im Jahr 2016 zu rechnen.
3. Prüfen, - in Abstimmung mit Modellprojekten Bau- und Energieforschung (Zukunft Bau bzw. EnEff:Stadt) - wie Plusenergiegebäude und innovative Systeme zur Gewinnung von Energie in Quartieren sinnvoll integriert und ggf. stärker unterstützt werden können.	Das KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“ wird ständig weiterentwickelt und mit weiteren Förderprogrammen verzahnt. Folgende Programmverbesserungen werden u. a. kurzfristig realisiert: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für das Sanierungsmanagement wird ab 1. Dezember 2015 eine Verlängerungsoption von drei Jahren auf bis zu fünf Jahren eingeführt.</li> <li>• Für das Teilprogramm „Energetische Quartiersversorgung“ werden ab 1. Dezember 2015 Tilgungszuschüsse eingeführt, um das Programm für Investoren attraktiver zu gestalten.</li> <li>• Aspekte des Barriereabbaus sollen künftig sowohl auf Konzeptebene, als auch in der Umsetzung stärker berücksichtigt werden.</li> </ul> Darüber hinaus ist die Weiterentwicklung des KfW-Programms „Energetische Stadtsanierung“ ein Schwerpunkt im „Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen“.
4. Optimierung der Förderung des Kombinierten Verkehrs	Siehe Antwort zu Frage 30.

<p>5. Prüfung der Möglichkeit zur Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge und ggf. weiterer Maßnahmen ab 2015</p>	<p>Der Bundesrat hat am 10. Juli 2015 beschlossen, einen Gesetzesentwurf zur Einführung von Sonderabschreibungen für Elektrofahrzeuge in den Bundestag einzubringen (Bundsrats-Drucksache. 114/15). Der Gesetzesentwurf wurde dem Bundestag am 26. August 2015 gemeinsam mit der Stellungnahme der Bundesregierung zugeleitet (Bundsrats-Drucksache 18/5864).</p>
<p>6. Umsetzung des Abfallvermeidungsprogramms 2013, Prüfung von Indikatoren und der Vorgabe von qualitativen Zielen sowie von Maßnahmen zur Wiederverwendung von Elektrogeräten und Sperrmüll</p>	<p>Zunächst ist vorgesehen Recycling durch Erarbeitung eines Wertstoffgesetzes und die Novellierung der Gewerbeabfallverordnung sowie durch forcierten Ersatz von Primär- durch Sekundärmaterialien zu stärken. Darüber hinaus sollen im Rahmen des nationalen Abfallvermeidungsprogramms Vermeidungsmaßnahmen erarbeitet werden.</p>
<p>7. Prüfung und Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen des deutschen Abfallvermeidungsprogramms von 2013, Erarbeiten eines Wertstoffgesetzes ab Herbst des Jahres 2014; weitere Maßnahmen ab dem Jahr 2015</p>	<p>Die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 angekündigte Novellierung der Gewerbeabfallverordnung soll im Jahr 2016 im Kabinett verabschiedet werden. Das Wertstoffgesetz wird derzeit vom federführenden Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erarbeitet. Zur Vorbereitung der Umsetzung des Abfallvermeidungsprogrammes wurden mehrere Themendialoge mit Stakeholdern im Rahmen eines Umweltforschungsplan-Vorhabens durchgeführt.</p>
<p>8. Verstetigung und u. a. Prüfung einer Aufstockung des Förderprogramms Kälte- und Klimaanlageanlagen in Unternehmen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative</p>	<p>Eine „kleine“ Novelle des im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative bestehenden Förderprogramms für Maßnahmen an Kälte- und Klimaanlageanlagen ist zum 1. Oktober 2015 in Kraft getreten. In einem ersten Schritt wurde der Adressatenkreis erweitert: neben Unternehmen können nun vor allem auch Kommunen, Kirchen und gemeinnützige Organisationen eine Förderung beantragen. Beratungsmaßnahmen durch einen Sachkundigen waren bereits förderfähig.</p> <p>Seit 1. September 2015 wird eine „große Novelle“ der Richtlinie erarbeitet, die im Laufe des Jahres 2016 umgesetzt werden soll. In diesem Kontext werden geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine Verstetigung des Förderprogramms sowie eine regelmäßige Anpassung der Förderbedingungen,</li> <li>• eine Prüfung der Mittelaufstockung,</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eine Einführung einer Beratungskomponente zum Abbau von Hemmnissen bei der Nutzung von Anlagen mit natürlichen Kältemitteln und eine Ausweitung auf klimafreundliche mobile Kälte- und Klimaanlageanlagen.</li> </ul>
<p>9. Verstetigung bestehender Forschungsprogramme mit Bezug zur Ressourceneffizienz und Prüfung von Ausweitung und Aufstockung</p>	<p>Die Umsetzung der Maßnahme „Stärkung der Ressourceneffizienz“ beinhaltet eine erneute Beauftragung des VDI Zentrums für Ressourceneffizienz (VDI ZRE) bis zum Jahr 2019 mit der Fortführung und dem weiteren Ausbau insbesondere der Bereitstellung von Informationen für Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU) zur Stärkung der Diffusion von Wissen ressourceneffizienter Technologien und Verfahren, den Ausbau und die Verstetigung von Ressourceneffizienznetzwerken sowie eine Verstetigung und mögliche Ausweitung und Aufstockung bestehender Forschungsprogramme mit Bezug zur Ressourceneffizienz.</p> <p>Die vorhandene Projektidee zum Ausbau und zur Verstetigung von Ressourceneffizienznetzwerken wird derzeit konkretisiert. Die Umsetzung ist für Mitte des Jahres 2016 vorgesehen.</p>
<p>10. Bei einer Förderung einkommensschwacher Haushalte sind die rechtlichen Implikationen (Anrechenbarkeit der Maßnahme auf Hartz IV-Satz) zu prüfen. Es ist zu prüfen, ob die Umsetzung nicht auf Basis einer Förderrichtlinie erfolgen sollte/muss.</p>	<p>Neben der möglichen Klimakomponente beim Wohngeld prüft die Bundesregierung eine Ergänzung im Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) und Zwölftes Buch Sozialgesetzbuch (SGB XII). Es soll ermöglicht werden, die existenzsichernden Bedarfe für die Kosten der Unterkunft und Heizung (KdU) in der Grundsicherung für Arbeitsuchende nach dem SGB II und in der Sozialhilfe nach dem SGB XII auf Basis eines Gesamtkonzepts (der Bruttowarmmiete) zu ermitteln.</p> <p>Hierzu wurde bereits ein Forschungsvorhaben vergeben, das sich vorrangig auf die Ermittlung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einer empirischen Grundlage für die Bestimmung der bedarfsdeckenden und existenzsichernden KdU im Sinne der § 22 Absatz 1 Satz 1 SGB II und § 35 Absatz 2 Satz 1, Absatz 4 SGB XII (jeweils in der derzeit geltenden Fassung) und</li> <li>• einer möglichen Datengrundlage für ein alternatives Konzept einer Angemessenheitsprüfung fokussiert.</li> </ul> <p>Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens werden voraussichtlich Ende des Jahres 2016 vorliegen.</p>

3. Welche der von der Bundesregierung im Klimaaktionsplan genannten Emissionssektoren befinden sich derzeit nicht auf dem Zielpfad für das Jahr 2020, und bis spätestens wann wird die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen vorlegen, damit auch diese Sektoren ihren notwendigen Beitrag zur Zielerreichung leisten?

Die Bundesregierung hat mit dem im Jahr 2014 vorgelegten Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 keine sektorspezifischen Ziele festgelegt.

4. Wie plant die Bundesregierung die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 angekündigten CO<sub>2</sub>-Einsparungen von 22 Millionen Tonnen im Energiesektor zusätzlich zu den „Sowieso-Maßnahmen“ zu erbringen, und durch welche Methodik gewährleistet sie eine Zusätzlichkeit der Reduktionen?
5. Welchen konkreten Zeitplan verfolgt sie bei der Implementierung dieser Maßnahme bzw. dieser verschiedenen Maßnahmen (bitte einzeln auflisten)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit einer zusätzlichen Emissionsminderung in Höhe von 22 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten sollen weitere Maßnahmen, insbesondere im Stromsektor, nach dem Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz (NAPE) den zweitgrößten Beitrag zum Erreichen der Ziele für das Jahr 2020 erbringen. Am 1. Juli 2015 haben die Spitzen der Koalitionsfraktionen in dem „Eckpunktepapier für eine erfolgreiche Umsetzung der Energiewende“ entsprechende Vorschläge zu einem Maßnahmenpaket vorgelegt.

Vorgesehen ist die schrittweise Stilllegung von Braunkohlekraftwerksblöcken in einem Umfang von 2,7 GW. Diese werden schrittweise vorläufig stillgelegt und für vier Jahre in eine Sicherheitsbereitschaft überführt. Nach Ablauf der vier Jahre werden sie endgültig stillgelegt. Die Betreiber erhalten dafür eine Vergütung. Diese Maßnahme soll eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 12,5 Millionen Tonnen im Jahr 2020 erbringen. Sie soll im Strommarktgesetz umgesetzt werden und damit im Jahr 2016 in Kraft treten. Ergänzt wird dies durch die Zusage der Kraftwerksbetreiber, soweit notwendig, eine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Einsparung in Höhe von insgesamt bis zu 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr beginnend im Jahr 2019 zu erbringen, sofern durch die Maßnahme nicht die angestrebte Einsparung von 12,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> erzielt wird.

Weitere 4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sollen zusätzliche Anstrengungen bei der Kraft-Wärme-Kopplung-Förderung liefern. Die Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) soll hierzu von derzeit 750 Mio. Euro (derzeit ausgeschöpft rund: 500 Mio. Euro) auf 1,5 Mrd. Euro pro Kalenderjahr – und damit um 500 Mio. Euro mehr als im ursprünglichen Vorschlag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie im März 2015 vorgesehen – angehoben werden. Dabei soll ein Drittel des Förderbetrages (500 Mio. Euro) für die Umrüstung kohlebasierter Bestandsanlagen auf erdgasbasierte Anlagen und die moderate Förderung von Gasneubauvorhaben bereitgestellt werden. Kohlebasierte Neubauvorhaben oder Modernisierungen/ Nachrüstungen sind von der Förderung ausgeschlossen. Hocheffiziente, mit Gas gefeuerte KWK-Bestandsanlagen der öffentlichen Versorgung (Stadtwerke, Energieversorger) werden für einen begrenzten Zeitraum nochmals gefördert, um ihren Bestand zu sichern. Diese Maßnahme soll in der KWK-Novelle umgesetzt werden, die möglichst zum 1. Januar 2016 in Kraft treten soll.

Die verbleibenden 5,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sollen ab dem Jahr 2016 durch Effizienzmaßnahmen im Gebäudebereich, in den Kommunen, in der Industrie sowie

im Schienenverkehr erbracht werden. Die Finanzierung von jährlich bis zu 1,16 Mrd. Euro bis 2020 soll aus öffentlichen Mitteln über den Energie- und Klimafonds (EKF) sichergestellt werden.

Die Bundesregierung strebt mit ihren aktuell in Vorbereitung befindlichen Umsetzungsprogrammen an, diese im Jahr 2016 in Kraft zu setzen und die erforderlichen Einsparungen wie von den Spitzen der Koalitionsfraktionen beschlossen, zu erreichen.

6. Wie ist seitens der Bundesregierung sichergestellt, dass die dem Aktionsplan zugrunde liegenden „Sowieso-Maßnahmen“ in der Energiewirtschaft tatsächlich erreicht werden, und wie plant sie auf etwaige Abweichungen zu reagieren?

Die Bundesregierung begleitet die jeweiligen Maßnahmen eng und berichtet über die Fortentwicklung u. a. im Rahmen des Monitorings zur Energiewende und des jährlichen Klimaschutzberichts.

7. Welche Kraftwerksblöcke gehen nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum Jahr 2020 vom Netz, und wie viel CO<sub>2</sub> wird damit eingespart?

Die Bundesregierung erstellt keine Prognosen zur Stilllegung von Kraftwerksblöcken. Die Entscheidung zur Stilllegung von Kraftwerksanlagen obliegt im Strommarkt allein den Betreiberunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

8. Was konkret plant die Bundesregierung für den Fall, dass weitere Reduktionen in einzelnen Sektoren zur Zielerreichung nötig werden, und in welchem Zeitrahmen wird sie diese Instrumente (bitte einzeln benennen) implementieren?

Die Bundesregierung hat mit dem im Jahr 2014 vorgelegten Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 keine sektorspezifischen Ziele festgelegt.

#### Effizienz

9. Mit welchen konkreten Mitteln und Maßnahmen wird die Bundesregierung die angekündigten 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Reduktion aus der Ergänzung der LED-Leitmarktinitiative sicherstellen, und welcher Anstieg in der Nutzung von LEDs ist seit Beginn der Leitmarktinitiative nach Kenntnis der Bundesregierung verzeichnet worden?

Im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 wird bei der Maßnahme 4.3.4 LED-Leitmarktinitiative von einer Reduktion von 0,01 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten ausgegangen. Die LED-Leitmarktinitiative dient dem Abbau von nicht-finanziellen Umsetzungshemmnissen bei der Umstellung der kommunalen Innen- und Außenbeleuchtung auf LEDs. Im August 2015 konnte dazu ein Begleitvorhaben an die Deutsche Energieagentur (dena) vergeben werden. Dieses dient u. a. dazu, die Informationsaktivitäten zu LED zu verstärken und die verschiedenen Aktivitäten fachlich zu begleiten und zu koordinieren.

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie) wurde die Förderung von LED verstärkt, z. B. durch die Wiederaufnahme der Förderung der kommunalen Straßen- und

Außenbeleuchtung, die Einführung der Förderung für die Umrüstung von Lichtsignalanlagen auf LED sowie erhöhte Förderquoten für die LED-Innenbeleuchtung in Kindertagesstätten, Schulen, Jugendfreizeiteinrichtungen, Sportstätten und Schwimmhallen. Diese Änderungen traten zum 1. Oktober 2015 in Kraft.

Die Leitmarktinitiative nahm im Jahr 2008 unter Federführung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung ihre Arbeit auf, seit dem Jahr 2012 liegt die Federführung beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Zahlen zur allgemeinen Nutzung von LED über alle Anwendungsbereiche hinweg liegen der Bundesregierung nicht vor. Für den Bereich der Straßen- und Außenbeleuchtung, der aufgrund seiner Einsparpotenziale eine besondere Bedeutung für den Klimaschutz hat, ist nach Einschätzung der dena davon auszugehen, dass Ende des Jahres 2013 rund 10 Prozent der kommunalen Straßen- und Außenbeleuchtung mit LED betrieben wurde. Die dena erwartet, dass diese Zahl bis Ende 2015 auf rund 15 Prozent steigen wird. Für das Jahr 2020 geht die dena – unter Berücksichtigung der o. g. verstärkten Aktivitäten des BMUB im Bereich LED – von rund 40 Prozent LED-Anteil an der kommunalen Straßen- und Außenbeleuchtung aus.

10. Wie genau plant die Bundesregierung das angekündigte „wettbewerbliche Ausschreibungsmodell für Energieeffizienz“ auszugestalten, und wann soll dies beschlossen werden?

Das wettbewerbliche Ausschreibungsmodell für Energieeffizienz wird sektor- und technologieoffen sowie aktors-übergreifend ausgestaltet. Die Förderrichtlinie „Stromeinsparungen im Rahmen wettbewerblicher Ausschreibungen: Stromeffizienzpotentiale nutzen – STEP up!“ befindet sich in der Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen.

In Einzelprojekten sollen Unternehmen Stromeffizienzmaßnahmen bei sich selbst umsetzen. Im Rahmen von gebündelten Maßnahmenpaketen (sogenannte Sammelprojekte) können auch private Haushalte in die Ausschreibung einbezogen werden. Der Hauptanteil des zur Verfügung stehenden Budgets soll für „offene“ Ausschreibungen verwandt werden. Ein geringerer Anteil des Budgets ist für „geschlossene“ Ausschreibungen zu bestimmten Themen oder Sektoren vorgesehen. Hiermit sollen gezielt Anreize für Effizienzmaßnahmen gesetzt werden, für die hohe Einsparpotentiale bestehen, die aber infolge von Hemmnissen (z. B. Nutzer-Investor-Dilemma) bisher nicht realisiert wurden.

Durch den Wettbewerbscharakter der Förderung (primäres Zuschlagskriterium: Kosten-Nutzen-Wert) wird ein effizienter Einsatz der Fördermittel gewährleistet. Zudem sollen Unternehmen dazu verpflichtet werden, die durch die Umsetzung der Effizienzmaßnahmen erreichten Einsparungen messtechnisch nachzuweisen.

Die erste Ausschreibungsrunde ist für Anfang des Jahres 2016 vorgesehen.

11. Wie genau plant die Bundesregierung, das angekündigte „Contracting“ im Bereich Energieeffizienz zu fördern, und bis wann ist mit dem Beschluss zu rechnen?

Typische Contractingrisiken (z. B. lange Vertragslaufzeit, Gewährleistungsrisiko des Contractors) stellen ein Kreditvergabehehmnis im Bereich des Energieeinsparcontractings dar. Um diesem zu begegnen, soll das Bürgschaftsangebot der Bürgschaftsbanken der Länder ausgebaut und die Rückbürgschaftserklärungen von Bund und Ländern entsprechend angepasst werden. Dazu wurden im Jahr 2015 mehrere Expertenworkshops durchgeführt.

Am 18. September 2015 hat der Bund-Länder-Ausschuss Bürgschaften und Garantien beschlossen, – teilweise noch unter Leitungs- bzw. Gremienvorbehalt – das Vorhaben mit zu begleiten. Das Programm soll im Jahr 2016 starten.

Darüber hinaus wird die Beratung von Kommunen und kleine und mittlere Unternehmen (KMU) zur Anwendung des Energieeinsparcontractings seit dem 1. Januar 2015 durch eine Förderrichtlinie (BAFA) unterstützt.

12. Wie und bis wann wird die Bundesregierung – wie im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 angekündigt – die KfW-Programme weiterentwickeln, und für welches Programm ist wann ein Beschluss vorgesehen?

Das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm der Bundesregierung mit den daraus finanzierten Förderprogrammen der KfW zum energieeffizienten Bauen und Sanieren wurde verstetigt und um 200 Mio. Euro aufgestockt, um Gebäudesanierungen und Neubauten von Wohngebäuden, kommunalen und sozialen Einrichtungen und gewerblich genutzten Gebäuden zu fördern.

Zu Beginn des Jahres 2015 wurden diese Förderprogramme der KfW weiter sukzessive angepasst. So wurden beispielsweise die Zuschüsse für Einzelmaßnahmen und umfassende Sanierungen zum Effizienzhaus erhöht und in der Kreditförderung zusätzlich ein Tilgungszuschuss für energieeffiziente Einzelmaßnahmen eingeführt sowie die Tilgungszuschüsse insgesamt erhöht. Ferner wurden die Darlehenshöchstbeträge im Neubau und in der Sanierung angepasst. Von diesen Maßnahmen profitieren insbesondere auch die Wohnungseigentümergeinschaften (WEG). Ferner wurde für diese Eigentümergruppe der Zugang zur Förderung im Rahmen der beihilferechtlichen Regelungen erleichtert (de-minimis Verordnung).

Im Bereich der Nichtwohngebäude wurden die Programme „Energieeffizientes Bauen und Sanieren gewerblich genutzter Gebäude“ und „Energieeffizientes Sanieren von Gebäuden kommunaler und sozialer Einrichtungen (Nichtwohngebäude)“ aufgelegt.

Die Förderbedingungen des KfW-Programms Energetische Stadtsanierung wurden im Jahr 2015 verbessert: Im Teilprogramm 432 ist das umsetzungsbegleitende Sanierungsmanagement ab 1. Dezember 2015 mit Verlängerungsoption bis zu fünf Jahre förderfähig. Darüber hinaus werden bereits ab 1. Oktober 2015 im Teilprogramm Quartiersversorgung (201/202) Investitionen in die Wärme- und jetzt auch Kälteversorgung, Wasserver- und Abwasserentsorgung mit zinsgünstigen Darlehen und Tilgungszuschüssen (diese werden ab dem 1. Dezember 2015 eingeführt) gefördert.

Das KfW-Energieeffizienzprogramm (Eigenmittelprogramm der KfW) basiert auf dem Einsatz der Zinsverbilligung zur Förderung energieeffizienter Produktionsanlagen/-prozesse inklusive Querschnittstechnologien mit dem relativ höchsten Energieeinsparpotenzial. Bei der Fortentwicklung des Programms wird sowohl ein neuer Einstiegsstandard (10 Prozent Einsparung) als auch ein neuer Premiumstandard (30 Prozent Einsparung) eingeführt. Die verbesserten Förderbedingungen wurden im Juli des Jahres 2015 wirksam.



13. Wie genau plant die Bundesregierung, die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 angekündigte „Nationale Top-Runner-Initiative“ auszugestalten, wann soll diese umgesetzt werden, und mit welcher CO<sub>2</sub>-Einsparung rechnet die Bundesregierung dadurch bis zum Jahr 2020?

Unter dem Dach der Nationalen Top-Runner-Initiative (NTRI) bündelt die Bundesregierung verschiedene Maßnahmen, um die EU-ordnungsrechtlichen Aktivitäten im Rahmen der EU-Ökodesign- und der Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie national zu unterstützen und konzeptionell weiterzuentwickeln. Die NTRI ist eine Informations-, Dialog- und Impulsinitiative mit dem Ziel, entlang der Wertschöpfungskette Hersteller-Händler - Verbraucher, die beschleunigte Marktdurchdringung qualitativ hochwertiger Dienstleistungen und Produkte (Top Runner) voranzubringen, die zur Senkung des Energieverbrauchs beitragen. Nach derzeitiger Konzeption soll die Initiative folgende Inhalte umfassen:

- verbraucherbezogene Kommunikation zu Stromeffizienz,
- produktbezogene Energieeffizienz und rationelle Stromnutzung in Haushalten,
- Aktivierung des Handels als Effizienz-Multiplikator,
- Unterstützung und Motivation der Hersteller zur Entwicklung zukünftiger Top-Runner (z. B. Open Innovation-Plattform),
- Nationale Online-Datenbank und
- einen Stakeholderdialog / Dialogreihe zur Produkteffizienz.

Das Ausschreibungsverfahren zur Initiative läuft bereits, so dass mit einem Start Anfang 2016 gerechnet werden kann.

Im Rahmen des NAPE wurden mögliche Einsparpotentiale durch die Nationale Top-Runner-Initiative abgeschätzt. Dabei wurden einerseits die Einsparwirkungen für die Umsetzung der Instrumente Ökodesign-Richtlinie (2009/125/EG) und Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie (2010/30/EU) berechnet. Darüber hinaus wurden die Potentiale aus der Verstärkung der Informationskampagnen für die Zielgruppen Verbraucher, Hersteller und Handel berücksichtigt. Resultierend aus den Analysen erwartet die Bundesregierung für die Umsetzungsphase der Nationalen Top-Runner-Initiative als Gesamtwirkung aus Ökodesign, EU-Label und Nationale Top-Runner-Initiative Einsparungen von insgesamt bis zu 85 Petajoule Primärenergieverbrauch und 5,1 Mt. CO<sub>2</sub>-Äquivalente bis zum Jahr 2020. Da die Maßnahmen sich gegenseitig unterstützen und voneinander abhängig sind, lässt sich ihre Wirkung nicht getrennt voneinander berechnen. Die Gesamteinsparung wird auch davon abhängig sein, wie die Verhandlungen zur EU-Energielabel-Verordnung verlaufen. Hier bringt sich die Bundesregierung im Rahmen der Verhandlungen im Rat ein. Die Entscheidungen werden aber vom europäischen Gesetzgeber (Rat und Europäisches Parlament) getroffen.

Im Rahmen einer begleitenden Evaluation soll die tatsächliche Einsparwirkung ermittelt werden. Die Bundesregierung erwartet hier erste Ergebnisse voraussichtlich Ende des Jahres 2016.

14. Durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung die Energieauditpflicht für große Unternehmen sicher, und wie bemisst sie die daraus zusätzlich entstandenen Emissionen?

Gerade bei Großunternehmen mit entsprechend hohem Endenergiebedarf ist aus Sicht der Bundesregierung häufig ein erhebliches Energieeinsparpotenzial und

damit ein enormes Treibhausgasminderungspotenzial vorhanden. Entsprechend Art. 8 EU-Energieeffizienz-Richtlinie (EED-RL) sind diese Unternehmen (Nicht-KMU) verpflichtet, bis zum 5. Dezember 2015 und danach im Turnus von vier Jahren ein Energieaudit nach DIN EN 16247-1 durch- oder alternativ ein kontinuierliches Energiemanagement nach ISO 50 001 oder ein Umweltmanagement nach EMAS einzuführen.

Das Energiedienstleistungsgesetz (EDL-G) wurde mit Beschluss des Bundestages vom 5. Februar 2015 entsprechend novelliert. Der Vollzug liegt beim BAFA (§§ 8c, 12 EDL-G). Ein entsprechendes BAFA-Merkblatt dazu wurde im Mai 2015 veröffentlicht.

Die Durchführung eines Energieaudits mündet in einem Energiebericht, der sowohl den Ist-Zustand des Gesamtenergieverbrauchs darstellt als auch Möglichkeiten zur Verbesserung der Energieeffizienz. Erst durch die Umsetzung der theoretisch erkannten Energieeinsparpotenziale ist es möglich, eine Aussage über reale Energieeinsparungen zu treffen.

15. Bis wann plant die Bundesregierung die Einführung des angekündigten Effizienzlabels für Heizungsanlagen, und wie soll eine Marktdurchdringung sichergestellt werden?

Die für die Umsetzung des nationalen Effizienzlabels für Heizungsanlagen erforderliche Novelle des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes konnte Anfang November des Jahres 2015 erfolgreich abgeschlossen werden. Aus diesem Grund geht die Bundesregierung davon aus, dass das Effizienzlabel – wie geplant – als eine der Sofortmaßnahmen des NAPE am 1. Januar 2016 fristgerecht starten wird.

Die Maßnahme sieht vor, dass verschiedene Akteure (Heizungsinstallateure, Schornsteinfeger, Gebäudeenergieberater) ab dem 1. Januar 2016 auf freiwilliger Basis das Energielabel an Heizkessel vergeben. Um die freiwilligen Akteure zu aktivieren, werden von der Bundesregierung und von den Verbänden eine Vielzahl von Öffentlichkeitsmaßnahmen (u. a. Pressemitteilungen, Internet, Newsletter, Fachtagungen, Fortbildungen) ergriffen. Ab dem 1. Januar 2017 sollen dann die Bezirksschornsteinfeger verpflichtet werden, im Anschluss an die Feuerstättenschau das Label an die Kessel anzubringen, sofern die Kessel nicht schon vorher durch einen der anderen Akteure gekennzeichnet wurden. Dieses Verfahren gewährleistet zum einen, dass das Label von einem breiten und fachkundigen Akteurskreis gelabelt werden kann. Zum anderen kann durch die Verpflichtung der Bezirksschornsteinfeger eine vollständige Marktdurchdringung des Labels sichergestellt werden.

16. Wie wurde die Energieberatung für den Mittelstand von der Bundesregierung seit Verabschiedung des Aktionsprogrammes Klimaschutz 2020 gefördert, und welche weiteren Maßnahmen sind diesbezüglich geplant?

Das Förderprogramm „Energieberatung im Mittelstand“ wurde zum 1. Januar 2015 novelliert. Dabei wurde die Förderung u. a. an die Anforderungen des Energieaudits nach Anhang VI der Energieeffizienzrichtlinie 2012/27/EU angepasst. Nunmehr werden umfassende Energieberatungen für den Mittelstand (Audits) mit bis zu 80 Prozent gefördert. Der Zuschusshöchstbetrag wurde von 4 800 auf 8 000 Euro angehoben. Zudem werden auch Konzepte zur Nutzung von Abwärme und die Umsetzungsbegleitung der vorgeschlagenen Maßnahmen innerhalb dieses Höchstbetrages gefördert. Kleine Unternehmen mit weniger als 10 000 Euro Energiekosten, erhalten eine Förderung von 800 Euro. Im Rahmen

der anstehenden Verlängerung der Richtlinie wird geprüft, ob für kleine Unternehmen ein höherer Zuschuss gezahlt werden kann.

17. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung das wirtschaftlich effizienteste Instrument wäre, um im Gebäudebereich zusätzliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erbringen, und wann ist ggf. mit einer neuen Initiative der Bundesregierung zu rechnen?

Der Nationale Aktionsplan Energieeffizienz (NAPE) sieht vor, energetische Gebäudesanierungen steuerlich mit einem Volumen von jährlich 1 Mrd. Euro zu fördern. Allerdings konnte die notwendige Einigung mit den Ländern insbesondere zur Gegenfinanzierung nicht abschließend erreicht werden.

Um die Energie- und Klimaschutzziele zu erreichen, werden alternativ die zur Verfügung gestellten Bundesmittel in Höhe von 165 Mio. Euro jährlich zur Förderung weiterer Effizienzmaßnahmen im Gebäudebereich eingesetzt werden. Das Programm soll Anfang des Jahres 2016 starten und die bestehenden Förderprogramme ergänzen.

18. Wie hoch ist die CO<sub>2</sub>-Einsparung, die die Bundesregierung im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen erzielen will, und mit welchen Maßnahmen sollen diese Einsparungen bis wann genau erreicht werden?

Aufgabe des „Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen“ ist es, Bund, Länder, Kommunen, Wohnungs- und Bauwirtschaft, Gewerkschaften sowie Vertreter der Nachfrageseite und weitere gesellschaftlich relevante Akteure zusammenzuführen, um die Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt zu bewältigen. Ziel des Bündnisses ist es, die Voraussetzungen für den Bau und die Modernisierung von Wohnraum in guter Qualität, vorzugsweise im bezahlbaren Preissegment zu verbessern. Dabei geht es auch um die Anpassung des Wohnungsbestandes an die Anforderung für mehr Energieeffizienz und Klimaschutz. Daher hat sich das Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen dieser Fragen in einer eigenen Arbeitsgruppe angenommen. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe fließen in die Empfehlungen des Bündnisses ein.

Ein konkretes CO<sub>2</sub>-Einsparungsziel ist für das Bündnis nicht vorgesehen.

19. Wie begründet die Bundesregierung, dass die im Aktionsprogramm erwähnte Klimakomponente im Wohngeld erst noch ergebnisoffen geprüft werden soll, obwohl bereits im Januar 2014 ein Referentenentwurf zur Novelle des Wohngeldes vorlag und die Prüfung nach Auffassung der Fragesteller längst hätte erfolgen können?

Die Bundesregierung hat erst mit Kabinettsbeschluss vom 3. Dezember 2014 zum Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 beschlossen, die Einführung einer Klima-Komponente im Wohngeld zu prüfen.

Mögliche Eckpunkte der Klima-Komponente wurden im Juni des Jahres 2015 im Rahmen einer Arbeitsgruppensitzung des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen erörtert. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) hat außerdem das Forschungsprojekt „Machbarkeits- und Umsetzungsstudie für eine Klima-Komponente im Wohngeld“ vergeben. Dessen Ergebnisse sollen bis Ende des Jahres 2016 vorliegen.

20. Wie will die Bundesregierung die im Aktionsprogramm aufgeführte Treibhausgasminde­rung in Höhe von 0,6 bis 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> durch die Aufstockung des KfW-Programms Stadtsanierung noch erreichen, nachdem eine Aufstockung des Programms bisher nicht erfolgt ist?

Seit Programmstart bis Ende September des Jahres 2015 hat die KfW bundesweit knapp 500 Förderzusagen für integrierte energetische Quartierskonzepte und rd. 90 Zusagen für Sanierungsmanagements gegeben. Programmverbesserungen wie z. B. die Verlängerung des Sanierungsmanagements auf 5 Jahre und die Einführung von Tilgungszuschüssen für das Teilprogramm „Quartiersversorgung“ treten noch im vierten Quartal 2015 in Kraft (siehe Antwort zu Frage 12). Damit sind sehr gute Voraussetzungen zur Erreichung der angestrebten Treibhausgasminde­rung gegeben.

21. Wie erklärt die Bundesregierung die Spanne der geplanten CO<sub>2</sub>-Einsparun­gen im Rahmen des kommunalen Klimaschutzes von 0,3 bis 2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, und welche Maßnahmen ergreift sie konkret, um den oberen Zielwert von 2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu erreichen?

Die Höhe der Treibhausgaseinsparungen hängt wesentlich davon ab, wie viele und in welcher Größenordnung Anträge im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie) gestellt werden.

Die Bundesregierung hat folgende Anstrengungen unternommen, um den oberen Zielwert zu erreichen und entsprechende Aktivitäten von Kommunen zu initiieren:

- Zum 1. Oktober 2015 ist die Novellierung der Kommunalrichtlinie in Kraft getreten, mit der das Förderangebot für Kommunen ausgeweitet und attraktiver gestaltet wurde. Zu den Verbesserungen für Kommunen gehören insbesondere erhöhte Förderquoten für finanzschwache Kommunen im investiven Bereich, besonders attraktive Förderquoten und Förderangebote für Kindertagesstätten, Jugendeinrichtungen, Schulen, Sportstätten und Schwimmhallen sowie die Wiederaufnahme der Förderung der Sanierung der kommunalen Straßen- und Außenbeleuchtung.
- Mit dem Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) beim Deutschen Institut für Urbanistik (difu) hat das BMUB eine Unterstützungseinrichtung für Kommunen geschaffen. SK:KK berät im Auftrag des BMUB Kommunen im Klimaschutz und gibt konkrete Hilfestellungen, bspw. durch Vor-Ort-Beratung, Workshops und eine telefonische Hotline. Der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund sind Kooperationspartner des SK:KK.

#### Verkehr

22. Bis wann plant die Bundesregierung die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 angekündigte Ökologisierung der Lkw-Maut?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prüft im Rahmen der für das Jahr 2018 vorgesehenen Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen zukünftig bei der Lkw-Maut mit berücksichtigt werden könnten. Hierfür sind nach der-

zeitigen Erkenntnissen u. a. verlässliche Informationen über die fahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Änderungen der EU-Wegekosten-Richtlinie notwendig (vgl. auch Antwort zu Frage 27).

23. Welche Effekte hatte nach Kenntnis der Bundesregierung die bisherige Ausgestaltung der Lkw-Maut auf die im Klima-Aktionsplan beabsichtigte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, und wie passt dies mit der ab dem Jahr 2015 erfolgten Absenkung der Lkw-Mautsätze zusammen?

Nach Einschätzung der Bundesregierung dürften die Auswirkungen der Lkw-Maut auf den Modal-Split als gering anzusehen sein. Die Stärke der Auswirkungen ist u. a. von der Höhe der Mautsätze abhängig.

24. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Marktanteile des Schienengüterverkehrs – anders als im Aktionsprogramm geplant – im Jahr 2014 zurückgegangen sind ([www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de), Pressemitteilung vom 13. Februar 2015)?

Das Aktionsprogramm Klimaschutz hat keine Voraussagen für das Jahr 2014 getroffen. Die Güterverkehrsleistung des Schienenverkehrs ist im Jahr 2014 nahezu konstant geblieben. In Folge des stärkeren Anstiegs beim Straßengüterverkehr sind die Marktanteile leicht auf 17,1 Prozent gesunken.

Nach der Mittelfristprognose wird der Marktanteil in den Jahren 2015 bis 2017 etwa auf diesem Niveau verharren. Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Anteilswert bis zum Jahr 2030 auf über 18 Prozent steigen wird. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

25. Wie will die Bundesregierung in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie die Ziele zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserwege nach dem Jahr 2015 fortschreiben, nachdem schon die Ziele für das Jahr 2015 nicht erreicht werden, um die nötigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erreichen ([www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de), Pressemitteilung vom 13. Februar 2015)?

Die Bundesregierung prüft derzeit die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsindikatoren.

26. Inwieweit sieht die Bundesregierung die geplante Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene angesichts der Tatsache gefährdet, dass der Schienengüterverkehr im Gegensatz zum Lkw-Verkehr z. B. durch Lärmschutzvorgaben oder ansteigende Trassenpreise zusätzliche Kosten zu tragen hat?

Die Bundesregierung erwartet keine Einschränkungen des Güterverkehrs auf der Schiene.

27. Vertritt die Bundesregierung im Rahmen der Verhandlungen über die Novellierung der EU-Wegekosten-Richtlinie konsequent eine Position, welche die Mautspreizung nach Energieeffizienz bzw. auf Basis der CO<sub>2</sub>-Emissionen ermöglicht, und wenn nein, wie möchte sie dann die im Aktionsprogramm vorgesehenen Reduktionen erbringen?

Die Verhandlungen über eine Novellierung der EU-Wegekosten-Richtlinie haben noch nicht begonnen. Die Bundesregierung wird sich bei der nächsten Revision dafür einsetzen, dass entsprechende Regelungsmöglichkeiten geschaffen werden.

28. Welche konkrete Ausgestaltung wird das angekündigte Förderprogramm für energieeffiziente Nutzfahrzeuge, z. B. durch Hybridtechnologie, haben, und ab wann wird es wirksam werden?

Die erforderlichen Arbeiten zur Ausgestaltung des Förderprogramms laufen derzeit.

29. Wie hoch wird die von der Bundesregierung angekündigte Erhöhung der Haushaltsmittel für den Schienenverkehr (im Güter- und Personenverkehr) in den kommenden Jahren sein, und sieht die Bundesregierung damit ihren Handlungsspielraum im Bereich Schienenverkehr als bereits ausgeschöpft an?

Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2016 sieht rd. 4,6 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesschienenwege vor. Diese Investitionsbeiträge sollen in der Finanzplanung weiter ansteigen auf rd. 5,5 Mrd. Euro im Jahr 2019.

30. Mit welchen Zielvorgaben prüft die Bundesregierung haushaltsrechtlich vertretbare Erleichterungen der Inanspruchnahme von Fördermitteln für den kombinierten Verkehr, und liegt bereits ein Ergebnis vor?

Wenn nein, bis wann soll die Prüfung abgeschlossen sein?

Am 1. Juli 2015 hat das Bundeskabinett beschlossen, die Bundesförderung des Kombinierten Verkehrs im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens einer Haushaltsanalyse (Spending Review) zu unterziehen. Die Spending Review hat den Auftrag zu untersuchen, ob das Förderprogramm angemessene Ziele verfolgt, ob diese Ziele erreicht werden, ob dies wirtschaftlich geschieht und wie ggf. die Förderung optimiert werden kann. Die Ergebnisse der Spending Review werden bei der zukünftigen Weiterentwicklung der Förderung ab dem Jahr 2017 berücksichtigt.

31. Hat die Bundesregierung ihre im Aktionsprogramm angekündigten Vorstudien zur Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe mittlerweile eingeholt, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Wenn nein, bis wann sind die Vorstudien abgeschlossen?

Nein. Derzeit wird die Vergabe der Vorstudien vorbereitet. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Jahr 2016 vorliegen.

32. Was plant die Bundesregierung konkret, damit, wie im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 vorgesehen, Lastenräder verstärkt zum Einsatz kommen, und welche rechtlichen und infrastrukturpolitischen Maßnahmen sind dafür derzeit in Planung?

Die Bundesregierung wird im Rahmen der Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplans 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ innovative nicht-investive Modellprojekte fördern. Dazu können auch Projekte zum Themenbereich Lastenräder gehören.

Zudem hat das BMVI eine Studie in Auftrag gegeben, in der der Einsatz von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr untersucht wird. Im Rahmen dieses Projekts werden eine Bestandsaufnahme zum Einsatz von Fahrrädern im Wirtschafts- und Lieferverkehr durchgeführt, Potenziale zur Verlagerung ermittelt sowie Handlungsempfehlungen erarbeitet.

33. Welche Förderprogramme für den Rad- und Fußverkehr wird die Bundesregierung wann vorlegen?

Die Bundesregierung misst der Förderung des Rad- und Fußverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und ländlichen Räumen einen hohen Stellenwert bei. Sie setzt auf eine integrierte Verkehrspolitik, die die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und deren Zusammenspiel durch ein Bündel von unterschiedlichen Maßnahmen optimiert.

Neben der Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) ist der Rad- und Fußverkehr auch ein zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes.

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie), die am 1. Oktober 2015 in Kraft getreten ist, wurden die Förderbedingungen zur Stärkung des Radverkehrs verbessert.

34. Welche neuen Finanzierungsinstrumente entwickelt die Bundesregierung im Hinblick auf eine wirksame Steigerung des Radverkehrs, und auf welche Weise und in welchem gesetzlichen Rahmen beabsichtigt sie Bundesmittel für den Bau von Radwegen zur Verfügung zu stellen?

Aufgrund der grundgesetzlich geregelten Zuständigkeiten für die Straßen finanziert der Bund grundsätzlich den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen in seiner Baulast zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entflechtung des Verkehrs. Die Länder sind für den Aus-, Um- und Neubau von Radwegen an Landesstraßen, die Kommunen für Radwege an ihren eigenen Straßen zuständig.

Das BMVI stellt über 94 Mio. Euro im Jahr für den Radverkehr bereit. Im Jahr 2015 stehen im Haushalt des BMVI 89 Mio. Euro für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen zur Verfügung. Außerdem stehen 1,3 Mio. Euro für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr sowie 3,2 Mio. Euro für die Förderung von Modellprojekten zur Umsetzung des NRVP zur Verfügung. Die Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen wurden in den vergangenen zwei Jahren um knapp 20 Mio. Euro erhöht, für das Jahr 2016 ist eine weitere Erhöhung von 9 Mio. Euro geplant.

Anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Deutschen Einheit hat der Bund das Projekt „Radweg Deutsche Einheit“ angestoßen. Der „Radweg Deutsche Einheit“ wird die Bundestadt Bonn mit der Bundeshauptstadt Berlin verbinden und sich durch einen neuen Ausstattungsstandard von bisherigen Radfernwegen absetzen. Der Radweg steht damit symbolisch für das Zusammenwachsen der deutsch-deutschen Verkehrsinfrastruktur.

Im Jahr 2015 stehen 0,8 Mio. Euro zur Umsetzung des Projektes zur Verfügung. Der Haushalt 2015 ermächtigt das BMVI, in den Jahren 2016 und 2017 Ausgaben in Höhe von jeweils 2 Mio. Euro zur Umsetzung des Projektes „Radweg Deutsche Einheit“ zu tätigen.

Der Bund stellt den Ländern außerdem seit dem Jahr 2007 nach dem Entflechtungsgesetz jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt in Höhe von rund 1,336 Mrd. Euro zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Sie können nach Maßgabe des jeweiligen Landesrechts auch für die Radverkehrsinfrastruktur verwendet werden.

35. Wie und bis wann wird die Bundesregierung ihr Ziel umsetzen, den Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes aufzuteilen und die Intermodalität jeweils für den Personen- und Güterverkehr zu fördern?

Die Stärkung des Umweltverbundes ist ein verkehrspolitisches Ziel, das von der Bundesregierung unterstützt wird. Insbesondere in den Städten kann eine Aufteilung des Straßenraums zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zur Erreichung dieses Ziels beitragen.

Die geltende Straßenverkehrs-Ordnung enthält bereits eine Vielzahl von Möglichkeiten, um in polizei- und ordnungsrechtlicher Hinsicht verkehrsartenspezifische Regelungen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs treffen zu können. Als Beispiele sind die Anordnung von Fußgängerzonen, die Anordnung von Busspuren, Fahrradstraßen oder Taxiständen, einschließlich der jeweiligen Kennzeichnung durch die Verkehrszeichen, zu nennen.

Die Bundesregierung setzt sich für eine Effizienzsteigerung durch Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln im Öffentlichen Personenverkehr ein, z. B. durch die Unterstützung einer möglichst nahtlosen, intermodalen Reisekette mit Fahrgastinformationen und Ticketing von Tür zu Tür und der Förderung entsprechender Forschungsprojekte.

Im Güterverkehr wird die Intermodalität weiterhin u. a. durch die Förderung von privaten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und von privaten Gleisanschlüssen unterstützt. Um weitere Potenziale zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu ermitteln und um die Verkehrsträger besser miteinander zu verzahnen, hat das BMVI eine sogenannte Meta-Studie vergeben. Die Studie soll aufzeigen, wie vorhandenes Potenzial aller Verkehrsträger noch besser genutzt und durch Verbesserung der Möglichkeiten für intermodale Transporte weiter erhöht werden kann, so dass die jeweiligen Systemvorteile möglichst optimal genutzt werden können. Ergebnisse werden im Herbst des Jahres 2016 erwartet.

36. Ab wann und an wen plant die Bundesregierung die Abgabe von Sprit-Spar-Training-Gutscheinen, und in welcher Höhe?

Hierzu können noch keine Angaben gemacht werden. Derzeit befindet sich ein Vorhaben, im Rahmen dessen die verschiedenen Optionen in diesem Bereich geprüft werden sollen, in Vorbereitung.

37. Wann wird die Bundesregierung den Entwurf zu einem Carsharing-Gesetz vorlegen, bis wann will sie bundesweite Bevorrechtigungstatbestände für Carsharing im Straßenverkehrsrecht ergänzen, und sieht sie dabei unterschiedliche Bedürfnisse bei stationsbasierten und stationsunabhängigen Carsharing-Anbietern?

Wenn ja, wird sie diesen unterschiedlichen Bedürfnissen im Rahmen eines Gesetzes Rechnung tragen?

38. Plant die Bundesregierung weiterhin, Carsharing-Fahrzeuge von Parkgebühren zu befreien, und bis wann ist mit der entsprechenden Initiative zu rechnen?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.



Der Gesetzentwurf zur Bevorrechtigung des Carsharing befindet sich in der Schlussabstimmung zwischen den federführenden Bundesressorts. Nach abgeschlossener Abstimmung soll das Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden. Darauf beruhende Änderungen im Straßenverkehrsrecht sollen parallel vorangetrieben werden. Die Bundesregierung erkennt die unterschiedlichen Bedürfnisse der stationsgebundenen und stationsunabhängigen Carsharing-Anbieter an und will diesen im Gesetzentwurf Rechnung tragen. Der Gesetzentwurf soll dabei auch die Ermächtigung für die zuständigen Stellen erhalten, das Parken für Carsharingfahrzeuge gebührenfrei gestalten zu können.

39. Durch welche konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung ihr im Aktionsprogramm formuliertes Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 erreichen?

Aus Sicht der Bundesregierung ist es für eine mittel- und langfristig nachhaltige Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor von zentraler Bedeutung, die Elektrifizierung der Kraftfahrzeugantriebe im Personen- und Güterverkehr voranzutreiben. Daher werden derzeit in Betracht kommende Instrumente der Förderung intensiv geprüft.

Im Einzelnen wird auf den Klimaschutzbericht 2015 verwiesen.

40. Inwieweit gefährdet nach Auffassung der Bundesregierung der anhaltende Absatztrend zu sogenannten Sport Utility Vehicle (SUV) die Klimaziele im Verkehrsbereich, und sind von der Bundesregierung Gegenmaßnahmen geplant?

Die Fahrzeughersteller sind durch die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung auf europäischer Ebene gehalten, die entsprechenden Flotten-Zielwerte bei neuen Pkw einzuhalten.

41. Welche Anreize für die verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern in der Bundesverwaltung hat die Bundesregierung ein Jahr nach Beschluss des Aktionsprogrammes Klimaschutz 2020 konkret gesetzt, und welche Anreize haben nach Auffassung der Bundesregierung dabei die beabsichtigte Wirkung entfaltet?

Zu den konkreten Maßnahmen in der Bundesverwaltung wird auf das Maßnahmenprogramm des Staatssekretärsausschusses für nachhaltige Entwicklung vom 30. März 2015 verwiesen.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten stehen finanzielle Anreize zur klimafreundlichen Mobilität. Geprüft wird, ob stärkere Anreize für die Nutzung des Umweltverbundes geschaffen werden können. Zudem sollen die Voraussetzungen für Videokonferenzen verbessert, das mobile Arbeiten und Jobticket-Angebote ausgebaut und die Nutzung von Dienstfahrrädern unterstützt werden. Ein Vorhaben wird die Umsetzung eines Maßnahmenpakets vorbereiten, die Vergabe ist in Vorbereitung.

42. Hält die Bundesregierung weiterhin an der Verlängerung der Steuerbegünstigung von Erd- und Flüssiggas bis nach dem Jahr 2018 fest, und wenn ja, wann wird diese umgesetzt?

Im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 wurde die Verlängerung der Förderung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff aus dem Koalitionsvertrag und der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung erneut aufgegriffen.

Die Förderung von Erd- und Flüssiggas als Kraftstoff über das Jahr 2018 hinaus war bereits Gegenstand der Mitte des Jahres 2013 beschlossenen Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie. Darin hatte die damalige Bundesregierung u. a. angekündigt, sie werde prüfen, ob – und ggf. unter welchen Voraussetzungen – eine konditionierte Verlängerung der Energiesteuerermäßigung angezeigt ist. Inzwischen hat der Deutsche Bundestag in seiner 115. Sitzung am 2. Juli 2015 den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Bundestagsdrucksache 18/5378 mit dem Titel „Energiesteuerermäßigung für Erd- und Flüssiggas über 2018 hinaus verlängern“ mehrheitlich angenommen. Der Deutsche Bundestag hat damit ein wichtiges Signal an Unternehmen und Verbraucher gesendet, dass er die Technologie des Gasantriebs als einen wichtigen Bestandteil der Energiewende im Verkehrssektor anerkennt.

Dieser Fraktionsantrag gibt auch die nächsten Schritte vor. Dem Deutschen Bundestag sind bis zum 15. Dezember 2015 die Ergebnisse des vom Bundesministerium der Finanzen vergebenen Forschungsvorhabens zur Entwicklung der Energiesteuereinnahmen im Kraftstoffsektor sowie zu Überlegungen über steuerliche und andere Fördermaßnahmen von Erd- und Flüssiggaskraftstoffen, und spätestens im Frühjahr des Jahres 2016 ein Gesetzesvorschlag der Bundesregierung vorzulegen.

Das Gutachten soll auch die Kosten einer Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für Erdgas- und Flüssiggaskraftstoff darstellen. Zur Sicherstellung der Gegenfinanzierung, die nur auf Basis einer realistischen Schätzung der finanziellen Auswirkungen einer Verlängerung der Steuervergünstigung erfolgen kann, ist auf eine präzise Analyse zu achten. Ausgehend hiervon soll das Gutachten auch Vorschläge für eine sachgerechte Ausgestaltung einer degressiven Staffelung der Steuerermäßigungen, gegebenenfalls nach Autogas und Erdgas differenzierend, enthalten.

#### Sonstiges

43. Wann wird die Bundesregierung das angekündigte Wertstoffgesetz vorlegen, und um wie viel Tonnen CO<sub>2</sub> verringert sich die prognostizierte Reduktionsmenge bis zum Jahr 2020 durch die aktuellen Verzögerungen?

Das Bundesumweltministerium hat am 21. Oktober 2015 den Arbeitsentwurf für ein Wertstoffgesetz vorgelegt und geht davon aus, dass das Gesetz wie geplant noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden kann. Die im Aktionsprogramm Klimaschutz prognostizierte Reduktionsmenge soll durch ein Maßnahmenbündel aus Abfallvermeidung, Recycling und Wiederverwendung als zentrale Strategien zur Ressourcenschonung und zur Minderung von Treibhausgasemissionen erreicht werden. Das Wertstoffgesetz ist neben der Novelle der Gewerbeabfallverordnung und der Umsetzung des Abfallvermeidungsprogramms von 2013 ein Teil dieses Maßnahmenbündels. Vor diesem Hintergrund geht die Bundesregierung davon aus, dass die Zielstellungen des Aktionsprogramms Klimaschutz planmäßig erreicht werden.

44. Welche Maßnahmen zur Reduktion von F-Gas-Emissionen (F-Gas: fluorierte Treibhausgase) hat die Bundesregierung seit Beschluss des Aktionsprogrammes eingeleitet, und welche plant sie bis Ende des Jahres?

Mit der am 1. Januar 2015 in Kraft getretenen EU-F-Gase-Verordnung (Nr. 517/2014) ist ein wichtiger Schritt gegangen, um die Emissionen dieser Gase auf EU-Ebene weiter zu reduzieren. Die Verordnung greift jedoch im Wesentlichen erst im Zeitraum nach dem Jahr 2020. Um bis zum Jahr 2020 zusätzliche

Wirkungen auf nationaler Ebene zu erzielen, sind ergänzende Maßnahmen erforderlich.

Die Umsetzung der Maßnahmen umfasst vorbereitende und flankierende Maßnahmen zur wirkungsvollen und vorfristigen Umsetzung der EU-F-Gase-Verordnung. Dabei sollen vor allem technologische Entwicklungen und planerische Entscheidungen gestärkt werden, die Lock-in-Effekte vermeiden. Dies beinhaltet insbesondere die Erstellung von fachlichen Grundlagen (z. B. Studien, Fachpublikationen) zu den Einsatzbereichen natürlicher Kältemittel, eine entsprechende Stärkung der fachlichen Beratung von Planern, Investoren und Betreibern durch Fachfirmen sowie der Aus- und Fortbildung des Fachpersonals.

Im Jahr 2015 konnten bereits wesentliche Grundlagen erarbeitet werden, etwa zum Einsatz brennbarer Kältemittel, bei dem besondere Sicherheitsanforderungen zu beachten sind. Voraussichtlich können noch im Jahr 2016 Programme zur Umsetzung in die Praxis (z. B. Schulungen, Beratungsstellen) etabliert werden.

45. Welche Maßnahmen zur Reduktion von Methanemissionen aus Deponien hat die Bundesregierung seit Beschluss des Aktionsprogrammes eingeleitet, und welche plant sie bis Ende diesen Jahres?

Bereits vor Verabschiedung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 hat die Bundesregierung Projekte zur Deponiebelüftung gefördert. Aufgrund der positiven Erfahrungen hat die Bundesregierung im Dezember des Jahres 2014 beschlossen, die Maßnahme nicht nur weiter zu betreiben, sondern diese auch auf größere und insbesondere mehr Deponien auszuweiten. Die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie) wurde im Jahr 2015 in diesem Sinne überarbeitet. Der maximale Zuschuss wurde hierfür bei einer gleichbleibenden Regelförderquote von 50 Prozent von bislang 250 000 Euro auf 450 000 Euro erhöht. Des Weiteren ermöglichen die neuen Förderkriterien bei Kommunen, die nicht über ausreichende Eigenmittel verfügen unter bestimmten Voraussetzungen eine erhöhte Förderquote von bis zu 62,5 Prozent. Gleichzeitig wurden die Leistungen ausgeweitet, die im Rahmen dieser Maßnahme förderfähig sind. Anders als vorher können jetzt auch begleitende Ingenieurdienstleistungen während des Bewilligungszeitraumes, zur Begleitung der Installation, der Inbetriebnahme und eventuell notwendiger Optimierungen der Anlage, gefördert werden. Auch Hilfsaggregate zur Produktion von Eigenstrom aus dem erzeugten Deponiegas mit dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität der Maßnahme können nunmehr gefördert werden. Seit dem 1. Oktober 2015 können Deponiebetreiber Anträge zur Förderung stellen. Diese sollen durch den beauftragten Projektträger Jülich zügig bearbeitet und entschieden werden.

46. Wann wird die Bundesregierung die angekündigte Novelle der Düngeverordnung vorlegen, und um wie viel Tonnen CO<sub>2</sub> verringert sich die prognostizierte Reduktionsmenge bis zum Jahr 2020 durch die aktuellen Verzögerungen im Gesetzgebungsprozess?

Der Verordnungsentwurf für die Novelle der Düngeverordnung befindet sich in der Schlussphase der Ressortabstimmung. Anschließend sind die Notifizierung bei der Europäischen Kommission und die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung vorgesehen. Eine quantitative Abschätzung des Beitrags der vorgesehenen Novelle der Düngeverordnung auf die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

47. Welche Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils des ökologischen Landbaus hat die Bundesregierung seit Beschluss des Aktionsprogrammes eingeleitet, und welche plant sie bis Ende des Jahres 2015?

Laut der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung soll der Flächenanteil des ökologischen Landbaus an der landwirtschaftlichen Nutzfläche in Zukunft 20 Prozent betragen. Der Hauptfaktor zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im ökologischen Landbau liegt in der Einsparung von Mineraldüngern; der Einsatz von leicht löslichem mineralischem Dünger ist im ökologischen Landbau verboten. Die mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz durch die Bundesregierung beschlossene Maßnahme zielt auf eine verstetigte Schwerpunktsetzung bei der Ausgestaltung der Förderung des ökologischen Landbaus auf Länderebene innerhalb des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe der Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) sowie in der Durchführung des Bundesprogramms Ökologischer Landbau und andere Formen nachhaltiger Landwirtschaft (BÖLN) ab.

Bereits im Jahr 2014 erfolgte hierfür der Beschluss des Planungsausschusses für Agrarstruktur und Küstenschutz (PLANAK) zur Anhebung der Zahlungen für den Ökolandbau (Förderbereich 4, Markt- und Standortangepasste Landbewirtschaftung im GAK-Rahmenplan 2015 bis 2018). Dabei wurden, ausgehend vom Prämienniveau 2013, die Flächenprämien um bis zu 24 Prozent angehoben.

Daneben ist das BÖLN eine bestehende Maßnahme zur Unterstützung des Ökolandbaus und weiterer Formen nachhaltiger Landwirtschaft mit folgenden Schwerpunkten:

- Forschungsbedarf identifizieren, Forschungsprojekte initiieren und betreuen, erarbeitetes Wissen zielgruppengerecht aufbereiten,
- Angebot und Nachfrage von ökologisch und nachhaltig erzeugten Produkten mit Weiterbildungs- bzw. Informationsangeboten und Wettbewerben unterstützen und stärken und
- Informationsangebote und Messeauftritte der Branche zum Ökolandbau und zu anderen Formen nachhaltiger Landwirtschaft unterstützen.

Um dem Ökolandbau in Deutschland zusätzliche Wachstumsimpulse zu verschaffen, wird derzeit eine Zukunftsstrategie Ökologischer Landbau erarbeitet.

48. Plant die Bundesregierung die Strategie steigender Fleischexporte aufrechtzuerhalten, und wenn ja, wie will sie die dadurch steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensieren?

Die Weltbevölkerung wächst stetig und der Bedarf an hochwertigen Produkten wie Fleisch, Milch, Obst und Gemüse steigt. Die Bundesregierung stellt sich ihrer Mitverantwortung für die Versorgung der wachsenden Weltbevölkerung, die ohne Verringerung der Wegwerfraten und Nachernteverluste, Steigerungen der Erzeugung und auch des globalen Handels langfristig nicht gesichert werden kann. Im Hinblick auf die Schonung der Umwelt und den Schutz des Klimas ist es aus Sicht der Bundesregierung vor allem wichtig, dass die Erzeugung nachhaltig, das heißt u. a. möglichst effizient und mit niedrigem Einsatz von knappen Ressourcen sowie dort erfolgt, wo die natürlichen und technologischen Voraussetzungen günstig sind. Deutschland ist ein solcher Gunststandort. Zudem leistet Deutschland in der Forschung wichtige Grundlagenarbeit für eine nachhaltige und zugleich wettbewerbsfähige Landwirtschaft. Ziel der Bundesregierung ist es, dass Landwirtschaft und Landnutzung so effizient, umwelt- und klimafreundlich

wie möglich betrieben werden. Dies ist ein langfristiges ökonomisches und ökologisches Erfordernis.

49. Welche Maßnahmen zur Erhaltung von Dauergrünland hat die Bundesregierung seit Beschluss des Aktionsprogrammes eingeleitet, und welche plant sie bis Ende des Jahres 2015?

Beim Umbruch von Dauergrünland geht organische Bodensubstanz in Form von CO<sub>2</sub>-Emissionen verloren. Im Übrigen wird bei verstärkter Mineralisation der organischen Bodensubstanz Stickstoff und, damit verbunden, auch N<sub>2</sub>O freigesetzt. Ferner setzt der Umbruch von Dauergrünland sehr viel mehr und schneller Treibhausgase frei, als bei Neuschaffung von Dauergrünland wieder gebunden werden kann. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung beschlossen, bei der Umsetzung der Beschlüsse der Gemeinsamen Agrarpolitik im Rahmen des Greenings das Dauergrünland umfassend zu schützen und für eine Schwerpunktsetzung bei der Ausgestaltung von Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen auf Länderebene einzusetzen.

Ab dem Jahr 2015 wird der Erhalt von Dauergrünland im Rahmen der neuen Agrarpolitik der EU über das sogenannte Greening geregelt (Verordnung (EU) Nr. 1307/2013). Mit der nationalen Umsetzung durch das Direktzahlungen-Durchführungsgesetz und die Direktzahlungen-Durchführungsverordnung wurden die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das am 1. Januar 2015 in FFH-Gebieten bestehende Dauergrünland einem Umwandlungs- und Pflugverbot unterliegt. Dauergrünland außerhalb von FFH-Gebieten, das vor dem Jahr 2015 entstanden ist, darf im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens grundsätzlich nur dann umgewandelt werden, wenn dem nicht andere Rechtsvorschriften entgegenstehen und eine Ersatzfläche mit Neueinsaat von Dauergrünland angelegt wird.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, an freiwilligen Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen teilzunehmen, die grundsätzlich einen Beitrag zur Dauergrünlanderhaltung leisten. Vertragsabschlüsse sind kontinuierlich für die Dauer der EU-Förderperiode 2014 bis 2020 möglich.

Der PLANAK-Beschluss vom August vergangenen Jahres sieht daher eine Anhebung der Zahlungen für besonders nachhaltige Verfahren auf Dauergrünland vor (Förderbereich 4, Markt- und Standortangepasste Landbewirtschaftung im GAK-Rahmenplan 2015 bis 2018, Agrar- und Klimamaßnahmen), mit den Schwerpunkten:

- extensive Nutzung des Dauergrünlandes,
- extensive Bewirtschaftung von Dauergrünlandflächen,
- extensive Bewirtschaftung zur Erhaltung pflanzengenetischer wertvoller Grünlandvegetation.

Für Genehmigungen und Kontrollen zur Grünlanderhaltung sowie die Umsetzung der Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen sind die Länder zuständig. Zurzeit wird eine Nationale Grünlandstrategie im Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft erarbeitet.

50. Welche Maßnahmen zum Schutz von Moorböden und zur Reduktion von Emissionen von drainierten Moorflächen hat die Bundesregierung seit Beschluss des Aktionsprogrammes zusätzlich eingeleitet, und welche plant sie bis Ende des Jahres 2015?

Durch die Erhöhung des Wasserstandes können Treibhausgasemissionen aus drainierten Moorflächen verringert werden. Damit die Kohlenstoffspeicherfunktion von Mooren wieder hergestellt und zusätzlich erhebliche positive Effekte für den Wasserhaushalt und die Biodiversität erzielt werden, ist eine nahezu vollständige Vernässung notwendig.

Aus diesem Grund hat es sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Ländern eine Vereinbarung auf Grundlage des Positionspapiers der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) vom November 2012 zu beschließen.

Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Moorschutzprogrammen liegt bei den Ländern. Maßnahmen, die über die Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) umgesetzt werden, werden von Bund und Ländern kofinanziert und können den Schutz von Moorböden unterstützen. Bisher betrug zum Beispiel die Förderung der dauerhaften Umwandlung von Ackerflächen in Dauergrünland bis zu 644 Euro/ha. Ab dem Jahr 2015 wurde die Förderung deutlich auf bis zu 1 690 Euro/ha erhöht. Bei der Verwendung besonders umweltfreundlicher und standortgeeigneter Saatgutmischungen kann die Förderung bis zu 2 210 Euro/ha betragen. Damit besteht nun ein wesentlicher Anreiz, um die Emissionen aus der Nutzung von organischen Böden zu verringern.

Weitere besonders nachhaltige Verfahren der Dauergrünlandnutzung können zu einer extensiven, moorschonenden Nutzung beitragen. Dazu zählen:

- Verzicht auf Bodenbearbeitung
- Verzicht auf mineralischen Stickstoffdünger
- geringe Viehbestandsdichte
- Verschiebung des frühesten Weidegangs um 2 Wochen
- Verschiebung des Zeitpunkts der Pflegemaßnahmen um 4 Wochen.

Vor allem durch die beiden letztgenannten Punkte kann ein höherer Grundwasserstand in den Frühjahrsmonaten gewährleistet werden. Über den Waldklimafonds werden darüber hinaus modellhafte Vorhaben zum Schutz, Erhalt und der Renaturierung von Mooren im Wald gefördert.

51. Wann ist die nächste Novellierung des Programmes „Nachhaltige Bundesregierung“ geplant, und wird die komplette Umstellung des Fuhrparks auf Hybrid- oder Vollelektrofahrzeuge dabei als Maßnahme in Erwägung gezogen?

Wenn nein, warum nicht?

Das Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit vom 30. März 2015 sieht vor, dass der Anteil der insgesamt neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge mit einem Emissionswert unter 50 g CO<sub>2</sub>/km über die bereits vereinbarten 10 Prozent hinaus weiter erhöht werden soll (Maßnahme 6.f)). Das Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit wird nach vier Jahren erneut überprüft und weiterentwickelt.

52. Bis wann wird die Bundesregierung den „Energetischen Sanierungsfahrplan Bundesliegenschaften“ vorlegen, und bis zu welchem Jahr soll der Bestand komplett durchsaniiert sein?

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Energetischen Sanierungsfahrplan Bundesliegenschaften (ESB) nach erfolgter Ressortabstimmung voraussichtlich im ersten Quartal 2016 zunächst für das Parlament und danach der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der ESB sieht die schrittweise energetische Sanierung der Bundesbauten und Senkung des Primärenergiebedarfes um ca. 80 Prozent bis zum Jahr 2050 vor.

53. Welche im Aktionsprogramm noch nicht explizit genannten Maßnahmen und Instrumente plant die Bundesregierung zur Absicherung des 40-Prozent-Klimaschutzzieles, und schließt sie weitere Maßnahmen bis zum Jahr 2017 aus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Bundesregierung begleitet die Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 in einem kontinuierlichen Prozess und berichtet jährlich über den Umsetzungsstand, die aktuellen Trends der Emissionsentwicklung und über die zu erwartenden Minderungswirkungen bis 2020. Eine aktualisierte Schätzung der Minderungswirkungen ist für den nächsten Klimaschutzbericht (2016) vorgesehen.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung unter Federführung des BMUB ein Nationales Aktionsbündnis Klimaschutz mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen gesellschaftlichen Gruppen eingesetzt. Dieses soll die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen unterstützen, die Aktivierung der Potenziale erleichtern, die derzeit als „nicht quantifizierbar“ eingestuft werden und weitere Handlungsmöglichkeiten identifizieren.

