



---

März 2004

**Stellungnahme**  
zum Konsultationspapier der Bundesregierung  
für den Fortschrittsbericht 2004  
zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

*Kontakt:*

Annette Littmeier, DNR  
Email: [annette.littmeier@dnr.de](mailto:annette.littmeier@dnr.de)

Evelyn Faust, NABU  
Email: [evelyn.faust@nabu.de](mailto:evelyn.faust@nabu.de)

Christine Wenzl, BUND  
Email: [christine.wenzl@bund.net](mailto:christine.wenzl@bund.net)

In der 2002 beschlossenen nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist ein Monitoring und die Fortschreibung der Strategie festgelegt worden. Der erste Fortschrittsbericht steht für den Herbst 2004 an. Ein erstes Konsultationspapier hat die Regierung Ende Dezember 2003 vorgelegt. Die Umweltverbände DNR, NABU und BUND begrüßen, dass die Bundesregierung in ihrer aktuellen Planung einen großzügigen Zeitraum und damit reelle Beteiligungsmöglichkeiten vorgesehen hat.

In der gegenwärtigen Regierungspolitik sind Umweltthemen weitgehend aus dem Blick geraten. Die Nachhaltigkeitsstrategie scheint ebenso vergessen wie zahlreiche umweltpolitische Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag. DNR, NABU und BUND werden sich dafür einsetzen, dass der Prozess und eine öffentliche Diskussion um die Fortschreibung der Nachhaltigkeitsstrategie dazu beitragen, notwendige ökologische Vorhaben wieder in den Vordergrund zu rücken und stringent umzusetzen.

#### Neue Themenfelder des Konsultationspapiers

In ihrem Konsultationspapier hat die Bundesregierung neben den bisherigen prioritären Handlungsfeldern („Klimaschutz und Energiepolitik“, „Umweltverträgliche Mobilität“, „Umwelt, Ernährung und Gesundheit“, „Globale Verantwortung“) als neue Schwerpunkte auf die Agenda gesetzt:

- Potenziale älterer Menschen in Wirtschaft und Gesellschaft,
- Neue Energieversorgungsstruktur unter Einbeziehung der erneuerbaren Energien,
- Alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien,
- Verminderung der Flächeninanspruchnahme.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Themenfeld „Neue Energieversorgungsstruktur / Erneuerbare Energien“ zu einem „neuen Themenfeld“ gemacht werden soll, anstatt es innerhalb des alten „prioritären Handlungsfeldes“ Energiepolitik zu bearbeiten.

Gleiches gilt für das „neue“ Thema „Alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien“, die im prioritären Handlungsfeld Mobilität ihre Verortung haben und nicht als relativ schmaler Ausschnitt des Themas isoliert bearbeitet werden sollten.

Zu dem neuen Themenfeld „Verminderung der Flächeninanspruchnahme“ wird zunächst ein Problemaufriss gegeben. Es wird darauf verwiesen, dass hier der Rat für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung derzeit eine Empfehlung erarbeitet.

Die Auseinandersetzung mit den Konsequenzen des „demographischen Wandels“ im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie erachten die Umweltverbände für wichtig. Die vorliegenden Ausführungen zu den „Potenzialen älterer Menschen in Wirtschaft und Gesellschaft“ müssen grundlegend überarbeitet werden, da der bisherige Text

- die Thematik vorrangig unter der Zielsetzung angeht, ältere Menschen als „Wachstumspotenzial für die Wirtschaft“ zu betrachten. Dies zeigt sich in einer durchgehend ökonomistischen Sprache. Das Potenzial älterer Menschen wird instrumentell betrachtet, anstatt sich auf die Lebenssituation älterer Menschen (und zwar von Männern und Frauen) einzulassen.
- ältere Menschen als isolierte Individuen betrachtet und nicht in ihren gesellschaftlichen und sozialen Einbindungen.
- auf die Frage, welche Voraussetzungen denn gegeben sein müssen für eine bessere Aktivierung älterer Menschen bewusst nur auf die Handlungsfelder Arbeitswelt, Bildung, Lernen in der Arbeit eingeht. Nötig ist aber z.B. auch eine Verbindung mit den Fragen, welche Infrastruktur im Verkehrs- und Wohnbereich für verstärkte Aktivitäten im Alter notwendig sind.

Für die Fortschreibung der Nachhaltigkeitsstrategie haben die Verbände darüber hinaus die folgenden grundsätzlichen Anmerkungen:

#### Aufnahme neuer Zielvereinbarungen von Johannesburg in den Fortschrittsbericht

Die neuen Ziele und Zielvereinbarungen aus dem Aktionsplan des Weltgipfels für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg 2002 sollen in die Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen werden. Dazu gehört der Passus zur Unternehmensverantwortung. Paragraph 49 des Aktionsplans besagt: „[Es] braucht sofortiges Handeln auf allen Ebenen um: basierend auf den Rio-Prinzipien aktiv die Unternehmensverantwortung voranzutreiben. Auch durch die Entwicklung und wirksame Umsetzung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen und Maßnahmen.“ Im Sinne dieses Auftrags der Staatengemeinschaft soll sich die Bundesregierung aktiv für die Schaffung international verbindlicher Regeln für globale Unternehmen einsetzen. Ebenso muss auch die nationale Umsetzung des 10-Jahres-Rahmenprogramms für nachhaltige Produktions- und Konsummuster im Fortschrittsbericht verankert werden.

#### Kapitel Konsum und Lebensstile im Fortschrittsbericht

Zum Thema Nachhaltige Produktions- und Konsummuster sowie zukunftsfähige Lebensstile soll die Bundesregierung ein weiteres neues Kapitel in den Fortschrittsbericht aufnehmen. Dabei muss es insbesondere um die Fragestellung gehen, wie zukunftsfähiger Konsum und Lebensstile, die den Anforderungen von Nachhaltigkeit gerecht werden, praktiziert und von der Politik befördert werden können. Um dieses Extra-Kapitel zu unterfüttern und die Thematik durchgängig in die Strategie einzubringen, ist das Thema außerdem jeweils in den einzelnen Kapiteln, wie z.B. Mobilität, Ernährung, Energie, Flächeninanspruchnahme zu berücksichtigen.

#### Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie in der Tagespolitik

Von grundlegender Bedeutung für eine sinnvolle Fortführung des Nachhaltigkeitsprozesses ist die von der Bundesregierung zugesagte Bilanz, was in den „alten“ Schwerpunkthandlungsfeldern, Klima/Energie, Landwirtschaft, Mobilität und Globale Verantwortung, erreicht werden konnte. Die Umweltverbände fordern die Regierung auf, in diesem Zusammenhang auch zu benennen, welche Probleme und Handlungsnotwendigkeiten unvermindert fortbestehen. Weit deutlicher als bisher müssen Maßnahmen identifiziert werden, wie aktuelle Gesetzesvorlagen und Programme mit den Nachhaltigkeitszielen in Einklang gebracht werden sollen.

Die Bundesregierung soll sich auch auf europäischer und internationaler Ebene für die national benannten Ziele einsetzen. Entsprechend muss das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung bei der EU-Politik Deutschlands im Vordergrund stehen. Das muss die Integration von Umweltfragen in alle Politikbereiche einschließen. Ein Test dafür wird es sein, ob Nachhaltigkeit bei den Frühjahrsgipfeln endlich das Gewicht bekommt, das dem Thema gebührt. Dafür muss sich die Regierung einsetzen.

Im Anhang befinden sich die fachlichen Stellungnahmen zu den Themen Flächeinanspruchnahme, Energieversorgung und Alternative Antriebsstoffe.

Die Bilanz der Umweltverbände zum Stand der Umsetzung der Ziele und Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie befindet sich unter <http://www.nachhaltigkeits-check.de>.

## Stellungnahmen zu Einzelkapiteln des Konsultationspapiers

### **I Zum Kapitel „Verminderung der Flächeninanspruchnahme“**

Das Perspektivpapier des Bundeskanzleramtes stellt zutreffend fest, dass eine der größten Schwierigkeiten bei der Erreichung des Ziels, die Flächeninanspruchnahme auf 30 ha/Tag in 2020 zu reduzieren, in der Vielzahl der Akteure liegt, die für den Flächenverbrauch verantwortlich sind. Die Interessen der einzelnen Akteure, die sich meist auf flächenverbrauchsfördernde politische Programme und daraus entstandene Gesetzeslagen und Instrumente stützen, laufen dem genannten Ziel des Bundes in aller Regel zuwider.

Im Kern muss die Strategie des Bundes das Ziel haben, alle direkten wie indirekten, ökonomischen, ordnungs- und planungsrechtlichen Anreize in dieselbe Richtung, das heißt in Richtung Flächensparen auszurichten. Die zahlreichen Widersprüche zwischen den Instrumenten und Politiken, welche auf das Maß der Flächeninanspruchnahme Einfluss nehmen, gilt es aufzuheben. Hauptsächlich müssen dabei die finanziellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen so verändert werden, dass die einzelnen Akteure für flächensparende Verhaltensweisen künftig belohnt, zumindest nicht weiter bestraft werden. Ein verbessertes Städtebaurecht und darauf sich gründende Initiativen der für die Regional- und Bauleitplanung zuständigen Länder und Kommunen müssen und können diese Rahmensetzung sinnvoll ergänzen, können sie aber keinesfalls ersetzen.

Bei der Erstellung der Bundesstrategie sollten die Länder frühzeitig und verbindlich einbezogen werden, weil die Strategie des Bundes sich keinesfalls auf Maßnahmen beschränken darf, die der Bund allein regeln kann oder zu verantworten hat. Das 30-Hektar-Ziel ist realistisch nur dann erreichbar, wenn Bund, Länder und Gemeinden an einem Strang ziehen.

Die Strategie des Bundes sollte unmissverständlich darlegen, dass der Flächenverbrauch in quantitativer Hinsicht das Hauptproblem darstellt. Die insgesamt zu beobachtende Zunahme der un bebauten Flächen innerhalb des Siedlungsbereichs (Erholungs-, Grün- und Freizeitflächen) ist Teil des Problems, nicht der Lösung.

Folgende Maßnahmen bilden nach Ansicht von DNR, BUND und NABU essentielle Grundpfeiler für eine Strategie zur Reduzierung des Flächenverbrauch und der Umweltbelastungen durch Siedlung und Verkehr.

1. Ökologische Finanzreform, sinnvoll eingebunden in die notwendige allgemeine Steuer- und Finanzreform
  - Gemeindefinanzreform: Ökologische Umgestaltung des Lohn- und Einkommensteueranteils der Kommunen, der Grundsteuer, der Gewerbesteuer sowie des Finanzausgleichs
  - Einführung einer Neuerschließungsabgabe und ökologische Umgestaltung der Grunderwerbsteuer
  - Abschaffung der Eigenheimförderung in Verbindung mit einer Verstärkung und umwelt- und sozialgerechten Gestaltung der Wohn- und Städtebauförderung, sowie der Dorferneuerung. Umstellung von Objektförderung auf Subjektförderung
  - Abschaffung der Entfernungspauschale

- Abschreibungsfristen auf Gebäude sollen Anreize zur Innenentwicklung setzen
  - Weiterentwicklung und konsequent umweltbezogene Ausgestaltung der Ökosteuern
2. Novellierung des Städtebau- und Planungsrechts für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung
    - Verschärfung der Bodenschutzklausel im Baugesetzbuch
    - Strengere Maßstäbe bei der Planung von Siedlungserweiterungen
    - Verpflichtung der Kommunen zur Aufstellung eines Baulandkatasters
    - Stärkung des Außenbereichsschutzes: Entprivilegierung gewerblicher Tierhaltung, keine Privilegierung für Biomasseanlagen
    - Stärkung der Rolle des Flächennutzungsplanes insbesondere für Planungen und die Genehmigung von Vorhaben im Innenbereich; Begrenzung der Gültigkeit des Flächennutzungsplanes auf 10 Jahre
    - Stärkung der Nutzungsmischung: Vereinfachung der Gebietstypisierung in der Baunutzungsverordnung
    - Ausbau der Beteiligungsrechte der Umweltverbände
  3. Einrichtung eines Altlastenfonds zur Wiederherrichtung aufgegebenen – insbesondere kontaminierter – Industrie- und Gewerbeflächen und Einführung einer Versicherungspflicht für Flächenwiederherstellung für alle Industriebetriebe.
  4. Reduzierung flächenverbrauchsfördernder Ausbaustandards im Wohnungs- und Straßenbau
  5. Kritische Überprüfung der im Bundesverkehrswegeplan 2003 festgelegten Verkehrsinvestitionsstrategie unter dem Aspekt des Flächensparens.
  6. Konsequente Anwendung der Eingriffsregelung: Einführung eines Flächenkatasters für Ausgleichsflächen, Stärkung des Prinzips des funktionellen Ausgleichs, Überprüfung und Erfolgskontrolle von Kompensationsmaßnahmen
  7. Verabschiedung einer Entsiegelungsverordnung nach § 5 BBodSchG und konsequente Anwendung
  8. Forschungsnotwendigkeiten (Beispiele):
    - Langfristige Bevölkerungsentwicklung und nachhaltiger Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen, einschl. regionale Differenzierung, möglicher Werteverfall und regionale Vermögensverluste.
    - Reduzierung der ökologischen Belastungen im Gebäudebestand: Möglichkeiten, Kosten, notwendige finanzpolitische Anreize.
    - Private Kosten des Wohnens in der Stadt und im Umland (Grundstücks- und Häuserpreise, Fahrtkosten) bei unterschiedlichen finanz- und steuerpolitischen Rahmenbedingungen.
    - Entstehung neuer Arbeitsplätze durch die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe: Vergleich tatsächlich entstandener Arbeitsplätze mit Planzahlen und Versprechungen unter Berücksichtigung regionaler Wanderungen und Umschichtungen (Gewinn – Verlust – Bilanz).

- Langfristige Auswirkungen auf die Bauwirtschaft sowie Arbeitsplatz-erhaltung und -schaffung durch Neubau bzw. Bestandsanierung im Vergleich.
- Öffentliche Kosten sowie langfristige Wirtschaftlichkeit von Baugebieten und Infrastrukturen im Vergleich: Neuerschließung im Siedlungsrandbereich bzw. Bestandssanierung/-pflege im Innenbereich.
- Ermittlung lagebedingter Grundstücks- und Flächennutzungskosten und verursachergerechte Fortentwicklung des Erschließungsbeitragsrechts und anderer Formen der Kostendeckung durch den Flächeneigentümer.

*Prof. Dr. S. Bauer*  
*Professur für Projekt- und Regionalplanung der Universität Giessen*  
*und Sprecher des BUND Arbeitskreises „Zukunftsfähige Raumnutzung“*  
*Email: [siegfried.bauer@bund.net](mailto:siegfried.bauer@bund.net)*

*Ulrich Kriese*  
*Siedlungspolitischer Sprecher des NABU*  
*Email: [Ulrich.Kriese@gmx.net](mailto:Ulrich.Kriese@gmx.net)*

*Christoph Heinrich*  
*NABU Leiter Naturschutz und Umweltpolitik*  
*Email: [Christoph.Heinrich@NABU.de](mailto:Christoph.Heinrich@NABU.de)*

*Michael Gehrman*  
*DNR-Präsidiumsmitglied und VCD-Bundesvorsitzender*  
*[michael.gehrmann@vcd.org](mailto:michael.gehrmann@vcd.org)*

## II Zum Kapitel „Neue Energieversorgungsstruktur unter Einbeziehung der Erneuerbaren Energien“

Das Papier definiert die im Verlauf der nächsten zwei Jahrzehnte anstehende Umstrukturierung des deutschen Kraftwerksparks zum "Schwerpunkthema", sagt dazu aber nichts Konkretes von Belang. Die Art dieser Umstrukturierung hängt weitgehend ab vom Ergebnis der aktuell anstehenden Gesetzgebung in den Bereichen Emissionshandel (TEHG), Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG). Eine Umstrukturierung im Sinne von Nachhaltigkeit und ambitionierten Klimaschutzzielen (CO<sub>2</sub>-Minderung gegen 1990 um 40% bis 2020, um 80% bis 2050) erfordert in diesen Bereichen v.a. folgende, derzeit kontrovers diskutierte Regelungen:

### **TEHG:**

- Makroallokation für den Emissionshandelsbereich auf der Basis der Selbstverpflichtung der Industrie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2010 um 45 Mio t gegen 1998;
- Zuteilung nur für die erste Periode auf Basis grandfathering, für Neuanlagen und generell für spätere Perioden auf Basis von benchmarks. Die dürfen keinesfalls (!) brennstoffspezifisch sein und müssen sich für KWK-Anlagen auf die getrennte Erzeugung von Strom und Wärme beziehen (doppelter benchmark).
- Einbeziehung von CDM/JI nur sehr begrenzt und im Rahmen von "Golden Standards"

**EEG:** Der Regierungsentwurf vom 17.12.03 ist eine gute Grundlage, aber Nachbesserung ist erforderlich v.a. in den Bereichen

- Biomasse: Vergütungszeitraum verlängern, Anreiz für Effiziente Verstromung schaffen gemäß Vorschlag BUND/B.KWK,
- Onshore-Wind: die 65%- Grenzertragsregel abmildern,
- Härtefallregelung: der jetzige Entwurf brächte exzessive Verlagerung von Lasten.

**EnWG:** Die durch EU-Richtlinie 2003/54 erzwungene

- Regulierung des Netzzugangs muss diskriminierende Behinderungen des Zugangs für die (dezentrale) regenerative und KWK-Stromerzeugung energisch beenden;
- Pflicht zur Kennzeichnung der Erzeugungsarten des gelieferten Stroms (Art 3 Abs.6) muss transparent ausgestaltet werden und KWK-Erzeugung einbeziehen.

**KWKG:** Es ist eindeutig absehbar, dass die in §1 KWKG definierten CO<sub>2</sub>-Minderungsziele bei weitem nicht erreicht werden. Deswegen muss

- die im Gesetz für Ende 2004 vorgesehene Zwischenüberprüfung umgehend erfolgen,
- eine Weiterentwicklung dieses Gesetzes, die den Zubau von KWK-Anlagen forciert, bereits vorbereitet werden,
- vorab umgehend die im KWKG vorgesehene Verordnung hinsichtlich Vergütung für die KWK-Stromeinspeisung gemäß dem Vorschlag der SPD-Fraktion erlassen werden.

Zusätzlich zu diesen derzeit aktuellen Regelungsbereichen bedarf es weiterer energiepolitischer Maßnahmen:

- Stromsparerpolitik:  
Bisher gab es allenfalls kosmetische Stromsparerpolitik. Die Stromlobby setzte selbst in der Energieeinsparverordnung sachlich unververtretbare Konzessionen an die elektrische Warmwasserbereitung und Nachtspeicherheizung durch. Die im Rahmen der Selbstverpflichtung der Industrie zur Verhinderung eines wirksamen KWK-Gesetzes vereinbarte Stromsparkampagne wird als ineffektive Alibiveranstaltung mit der dena umgesetzt. Gerade auch im Hinblick auf die Erneuerung des Kraftwerksparks muss endlich eine durchgreifende, konsistente Stromsparerpolitik die hohen Stromsparerpotentiale aktivieren. Allein schon durch Begrenzung der Leerlaufverluste von Haushalts- und Bürogeräten sind beachtliche Einsparungen erreichbar.
- Beendigung der Subvention von Kohle- und Atomstrom
  - Besteuerung des Einsatzes von Kohle und Kernbrennstoff zur Stromerzeugung mindestens in primärenergetisch äquivalenter Höhe wie bei Einsatz von Erdgas;
  - Auslaufen der Subventionierung des Kohlebergbaus bis 2010
  - Aufhebung der Steuerfreiheit der Entsorgungsrückstellungen und der völlig unzureichenden Begrenzung der Versicherungspflicht für Atomkraftwerke
  - Beendigung der Sonderstellung der EURATOM-Regelung mit dem Ziel baldiger Auflösung.
- Beendigung der sinnlosen Förderung der Fusionsforschung und Umwidmung der Mittel für F&E in den Bereichen Energieeffizienz und erneuerbare Energien.

Werden die energiepolitischen Rahmenbedingungen so im Sinne von Nachhaltigkeit und Klimaschutz gesetzt, dann kann der Atomausstieg in erheblichem Maß durch verringerten Stromverbrauch kompensiert werden und der Zubau von Kraftwerken im wesentlichen erfolgen auf der Basis dezentraler, energie- und ressourcenschonender KWK, ergänzt durch wenige hocheffiziente Gas-Großkraftwerke.

#### Generell bedarf es zur Steigerung der Energieeffizienz

- zusätzlicher Impulse, wie sie der Vorschlag der EU-Kommission für eine Richtlinie zur Endenergieeffizienz und zu Energiedienstleistungen beabsichtigt,
- einer Weiterführung der ökologischen Finanzreform durch Anhebung der Mineralölsteuer um 3 – 5 ct pro Jahr, Angleichung der Dieselsteuer für PKW an das Niveau der Benzinsteuern sowie kurzfristige Einführung einer Kerosinsteuer im Inlandsflugverkehr und möglichst weitgehende Ausweitung auf den EU-Flugverkehr im Zuge bilateraler Abkommen.

*Prof. Klaus Traube*  
Sprecher des BUND-Arbeitskreises Energie  
Email: [klaus.traube@bund.net](mailto:klaus.traube@bund.net)

*Helmut Röscheisen*  
DNR-Generalsekretär  
Email: [helmut.roescheisen@dnr.de](mailto:helmut.roescheisen@dnr.de)

*Dr. Frank Musiol*  
NABU-Energierreferent  
Email: [frank.musiol@nabu.de](mailto:frank.musiol@nabu.de)

### III Zum Kapitel „Alternative Kraftstoffe und Antriebe“

Die Diskussion über alternative Kraftstoffe und Antriebe kann prinzipiell nicht losgelöst von anderen Möglichkeiten der CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr geführt werden. Die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch neue Kraftstoffe oder die Optimierung herkömmlicher Technologien muss immer Teil einer Gesamtstrategie für eine nachhaltige Mobilität sein. Neben der Klimaschädlichkeit müssen im Sinne einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie auch die anderen negativen Folgen des Verkehrs wirksam bekämpft werden. Hierunter fallen vor allem der exorbitante Flächenverbrauch (siehe hierzu auch die Stellungnahme der Verbände zum Thema Flächeninanspruchnahme), die siedlungsstrukturellen Effekte des dominierenden Individualverkehrs sowie Lärm- und Schadstoffemissionen. Dies betont auch die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Daher ist es für uns nicht nachvollziehbar, dass das Kraftstoffkapitel aus dem Schwerpunkt „Mobilität sichern - Umwelt schonen“ der Nachhaltigkeitsstrategie herausgelöst wurde und deren gute Ansätze in der Fortschreibung verwässert werden sollen. BUND und NABU fordern daher die Bundesregierung auf, klare strategische Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr zu benennen, die durch konkrete Maßnahmenpakete zur Vermeidung, Verlagerung und Optimierung von Verkehr unterlegt werden müssen.

Im Hinblick auf die Kraftstoffoptimierung vermissen wir im Konsultationspapier klare strategische Zielsetzungen. Kurzfristig müssen vorhandene Konzepte marktfähig gemacht werden, langfristig sollte die Entwicklung in alle Richtungen offen gehalten werden. Die Entwicklung alternativer Antriebe muss auf alle Verkehrsmittel ausgeweitet werden. Grundsätzlich entscheidend ist die Entwicklung der Kraftstoffpreise, die alle ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen des Verkehrs abbilden müssen.

Mit Blick auf die Klimaschutzziele darf der Kraftstoffsektor auch nicht isoliert von anderen Sektoren (Strom- und Wärmemarkt) betrachtet werden, da eine umfassende Energiestrategie die verfügbaren Energieträger auch nach Effizienzkriterien sinnvoll einsetzen muss (siehe hierzu die Stellungnahme der Verbände zum Thema Energie).

Bei der Diskussion um alternative Kraftstoffe und Antriebe sind im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie aus unserer Sicht folgende Punkte zu beachten:

- Die Diskussionen über alternative Kraftstoffe und Antriebe dürfen nicht den Eindruck erwecken, im Zuge technischer Neuerungen seien Umweltprobleme des Verkehrs zukünftig praktisch schon gelöst. Zum einen sind massenhafte Realisierungen neuer Antriebskonzepte ungewiss und liegen auf jeden Fall in weiterer Zukunft, so dass sie zum kurz- und mittelfristigen Klimaschutz beizutragen nicht in der Lage sind. Vorrangige Option für eine Umweltentlastung im Verkehr ist insgesamt die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr.
- Als kurzfristige Maßnahmen werden neue Antriebsarten nicht greifen. Bis zum Bezugsjahr der Klimaschutzziele und auch noch einige Jahre darüber hinaus wird sich deren Einführung nach unserer Auffassung nicht messbar auswirken. Parallel zur Förderung alternativer Kraftstoffe und Antriebe sind daher die Anstrengungen zur Optimierung der heute vorherrschenden Antriebstechniken zu intensivieren. Sparsame Modelle mit heutiger Antriebstechnik und heute verfügbaren Kraftstoffen in den Markt zu bringen, ist daher für den Klimaschutz ebenso vordringlich wie die Entwicklung von Zukunftsoptionen für neue Antriebe und Kraftstoffe. Die sukzessive Senkung des Verbrauchs der Neuwagenflotte muss daher mindestens in den kommenden 2 Jahrzehnten absolute Priorität haben. Dazu gehören insbesondere gesetzliche Steuerungsinstrumente, die den Kauf von Sparmodellen befördern und den von

Sprittressern wie Luxuslimousinen und Geländefahrzeugen hemmen. Wirksamstes Steuerungsinstrument ist aber der Kraftstoffpreis, der ökologische, soziale und ökonomische Folgen des Verkehrs abbilden muss. Die ökologische Finanzreform ist daher konsequent fortzuführen.

- Die Einführung neuer Kraftstoffe ist nur dann vertretbar, wenn diese aus erneuerbaren Energien hergestellt werden. Geschieht dies auf der Basis von elektrischem Strom – wie bei der Option Wasserstoff – so ist dies wiederum nur dann sinnvoll, wenn erneuerbare Energien im Überschuss zur Verfügung stehen und ohnehin ein Speichermedium benötigt wird. Solange der Strom auch ohne Umwandlungsverluste direkt genutzt werden kann, ist dies in jedem Fall vorzuziehen.
- Bei Kraftstoffen, die auf der Basis von nachwachsenden Rohstoffen hergestellt werden, ist die Gesamtklimabilanz ein wesentlicher Entscheidungsfaktor. Im Falle von Biodiesel fällt diese schlecht aus, denn Anbau und Gewinnung sind energieintensiv, die Energieausbeute pro Anbaufläche ist unbefriedigend und infolge der Anbauintensität wird in hohem Maße Lachgas emittiert. Es handelt sich daher um keinen verfolgenswerten Pfad.
- Energiepflanzenanbau muss flächenbezogen so effizient wie möglich, im Sinne der Klimabilanz (Energieeinsatz für Düngung, Lachgasemissionen durch Überdüngung) aber auch so extensiv wie möglich erfolgen. Mindestkriterium ist die Anwendung der guten fachlichen Praxis nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Die Auswahl der anzubauenden Energiepflanzen muss standort- und regionalspezifisch erfolgen.
- Auch wenn die Ökobilanz vom Anbau bis zur Kraftstoffnutzung positiv ausfällt, ist zu beachten, dass es für Biomasse grundsätzlich eine Nutzungskonkurrenz mit dem Strom- und Wärmemarkt gibt, in denen Biomasse besondere Vorzüge besitzt und zudem mit deutlich besserer Effizienz genutzt werden kann. Es ist sorgfältig abzuwägen, wofür Biomasse in welchem Umfang eingesetzt wird. Keinesfalls darf die verfügbare Biomasse von vornherein hauptsächlich für den Kraftstoffmarkt vorgesehen werden.

*Dr. Frank Musiol  
NABU-Energiereferent  
Email: [frank.musiol@nabu.de](mailto:frank.musiol@nabu.de)*

*Tilman Heuser  
BUND-Verkehrsreferent  
Email: [tilmann.heuser@bund.net](mailto:tilmann.heuser@bund.net)*

*Jürgen Resch  
DNR-Präsidium und Deutsche Umwelthilfe  
Email: [info@duh.de](mailto:info@duh.de)*