

Analyse des Koalitionsvertrages vom 07.02. 2018 zwischen CDU, CSU und SPD zu den Bereichen Klima, Energie, Verkehr, Landwirtschaft und Biodiversität

Klima und Energie

Gesamtbewertung:

Das vorliegende Koalitionspapier lässt im Bereich Klima deutliche Zweifel aufkommen, dass eine erneute Große Koalition die dringliche Aufgabe des Klimaschutzes ernst nimmt. Nach jahrelangem Stillstand bei der Treibhausgasreduktion geben CDU und SPD das deutsche Klimaziel 2020 nun offiziell auf. Dies verkündeten Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) und NRWs Ministerpräsident Armin Laschet (CDU) auf einer Pressekonferenz am 03.02., bei der sie die klimapolitischen Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen präsentierten. Dies ist nicht nur international ein folgenschweres Signal, es verschenkt auch im nationalen Klimaschutz weitere kostbare Zeit.

Im Detail:

| Koalitionsvertrag, Stand 7.2., 12:45 Uhr | Kommentar Greenpeace |
|---|--|
| <p>XI. Verantwortungsvoller Umgang mit unseren Ressourcen</p> <p>1. Umwelt und Klima [...]</p> <p>Wir bekennen uns zu den national, europäisch und im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens vereinbarten Klimazielen 2020, 2030 und 2050 für alle Sektoren.</p> | <p>Dieses Bekenntnis zu den seit Jahren feststehenden Klimazielen ist eine Farce. Konkrete Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden können, liegen im Koalitionsvertrag nicht vor. Die Groko-Verhandler räumen sogar öffentlich ein, das Ziel für 2020 nicht mehr zu erreichen. Dabei wäre das Klimaziel 2020 mit entschiedenen Maßnahmen wie dem Abschalten der schmutzigsten Kohlekraftwerke (beginnend 2018) noch erreichbar.</p> |
| <p>Deutschland setzt sich gemäß dem Pariser Klimaschutzabkommen dafür ein, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad</p> | <p>Das Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen bedeutet, dass sich nicht nur Ziele, sondern auch Emissions-Verläufe</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen und spätestens in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts weltweit weitgehende Treibhausgasneutralität zu erreichen.</p> | <p>(„Trajektorien“) an Treibhausgas-Emissions-Budgets orientieren müssen, die mit dem Pariser Abkommen kompatibel sind. Auch hierzu enthält der Text keine konkreten Vereinbarungen.</p> |
| <p>Wir setzen das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 und den Klimaschutzplan 2050 mit den für alle Sektoren vereinbarten Maßnahmenpaketen und Zielen vollständig um und werden Ergänzungen vornehmen, um die Handlungslücke zur Erreichung des Klimaziels 2020 so schnell wie möglich zu schließen.</p> | <p>Aufgrund der Untätigkeit der drei Merkel-Regierungen 2005-2017 (zweimal mit der SPD, einmal mit der FDP) ist es nun schwierig, aber nicht unmöglich, das Klimaziel 2020 noch zu erreichen. Deshalb ist es bedeutsam, dass die künftige Bundesregierung noch „Ergänzungen“ vornehmen will. Unklar bleibt allerdings, welche Maßnahmen das sein sollen und wann sie erfolgen sollen. Dafür hat Greenpeace am 29.01. einen Vorschlag mit zusätzlichen Maßnahmen in einem „Sofortprogramm Kohle 2018“ vorgelegt, durch das erste Kohlekraftwerksstilllegungen bereits 2018 eingeleitet werden können.</p> |
| <p>Das Minderungsziel 2030 wollen wir auf jeden Fall erreichen. Dies soll unter Beachtung des Zieldreiecks Versorgungssicherheit, Sauberkeit und Wirtschaftlichkeit sowie ohne Strukturbrüche und mithilfe einer deutlichen Steigerung des Ausbaus der Erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz realisiert werden. Wir stehen weiterhin für eine wissenschaftlich fundierte, technologieoffene und effiziente Klimapolitik.</p> | <p>Das explizite Bekenntnis zum 2030-Ziel ist im Prinzip gut, aber die Formulierung „auf jeden Fall erreichen“ zeigt, dass die Koalitionäre dafür das in ihrer Legislaturperiode liegende 2020-Ziel bereits aufgegeben haben. Das ist inakzeptabel.</p> <p>Das Erreichen des 2030-Ziels wird deutlich erschwert, wenn das 2020-Ziel verfehlt wird.</p> |
| <p>Wir werden eine Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ unter Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie betroffenen Ländern und Regionen einsetzen, die auf der Basis des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 und des Klimaschutzplans 2050 bis Ende 2018 ein Aktionsprogramm mit folgenden Elementen erarbeiten soll:</p> | <p>Die Einsetzung einer Kommission birgt immer die Gefahr, dringend notwendige Entscheidungsprozesse in die Länge zu ziehen. Es ist Aufgabe der Politik selbst, Rahmenbedingungen zu setzen und Schlüsselentscheidungen wie Geschwindigkeit und Abschluss von klima- und wirtschaftspolitischen Modernisierungsprozessen zu fällen. Eine Kommission kann nur bei der Ausgestaltung konkreter politischer Vorgaben eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Da die Kommission erst Ende 2018 Vorschläge liefern soll, geht wertvolle Zeit verloren. Deshalb sind Sofortmaßnahmen noch in 2018 unerlässlich, sowohl im Hinblick auf Klimaziel 2020 als auch auf das spätere Klimaziel 2030.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen, um die Lücke zur Erreichung des 40 %-Reduktionsziels bis 2020 so weit wie möglich zu reduzieren, | <p>„so weit wie möglich“ ist eine schwammige Formulierung. Wenn sich die Bundesregierung zum Klimaziel 2020 „bekennt“, wie eingangs formuliert, muss sie auch ernsthaft anstreben, das Ziel noch 2020 zu erreichen und entsprechende „Ergänzungen“ kurzfristig vornehmen.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen, die das 2030-Ziel für den | <p>Diese Aufgabe ist sinnvoll und muss sich streng</p> |

| | |
|--|---|
| Energiesektor zuverlässig erreichen, einschließlich einer umfassenden Folgenabschätzung, | an den Vorgaben aus dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2050 (mit Einzelzielen für alle Sektoren) orientieren. |
| <ul style="list-style-type: none"> einen Plan zur schrittweisen Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung einschließlich eines Abschlussdatums | Dieser Plan muss sich an den beschlossenen Klimazielen orientieren und 2030 abgeschlossen sein. Dieses Datum müsste die GroKo vorgeben, statt eine Kommission darüber befinden zu lassen. (Hinweis: Im zusammenfassenden Kapitel II. „Eine neue Dynamik für Deutschland“ ist nur von „Reduzierung“ und nicht von „Beendigung“ der Kohleverstromung die Rede.) |
| und der notwendigen rechtlichen, wirtschaftlichen, sozialen und strukturpolitischen Begleitmaßnahmen und | Sinnvoll. |
| <ul style="list-style-type: none"> die finanzielle Absicherung für den notwendigen Strukturwandel in den betroffenen Regionen und einen Fonds für Strukturwandel aus Mitteln des Bundes. | Sinnvoll. |
| Ein zeitlich paralleles Vorgehen soll für den Bau- und Verkehrssektor erfolgen. Damit schaffen wir die Grundlagen dafür, dass die Sektorziele 2030 erreicht werden. Auf dieser Grundlage wollen wir ein Gesetz verabschieden, das die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 gewährleistet. Wir werden 2019 eine rechtlich verbindliche Umsetzung verabschieden. | Ein Klimaschutzgesetz ist wichtig und überfällig. Doch es wird erst 2019 beschlossen und möglicherweise erst 2020 zu ersten Maßnahmen im Kohlebereich führen. Damit wird wertvolle Zeit vor allem 2018 verschwendet. Wenn das 2020-Ziel deshalb verpasst werden sollte, wird auch die Erreichung des 2030-Ziels deutlich erschwert. |
| Der Bund wird sich mit den betroffenen Regionen auch über die Fortführung der Braunkohlesanierung nach 2022 abstimmen. | Sinnvoll. |
| Die Nationale Klimaschutzinitiative wird fortgesetzt. | Sinnvoll. |
| Den EU-Emissionshandel wollen wir als Leitinstrument weiter stärken. Unser Ziel ist ein CO ₂ -Bepreisungssystem, das nach Möglichkeit global ausgerichtet ist, jedenfalls aber die G20-Staaten umfasst. Wir werden die Impulse der Gemeinsamen Resolution von Assemblée nationale und Deutschem Bundestag zum 55. Jahrestag des Élysée-Vertrags am 22. Januar 2018 aufgreifen und im Rahmen der deutsch-französischen Freundschaft die enge Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 und der Verpflichtungen des „One Planet Summit“ von 2017 fortsetzen. | Prinzipiell sinnvoll, aber auf eine Einigung der G20-Staaten zu warten, kann Jahre dauern. Hier müsste konkreter beschlossen werden, eine CO ₂ -Bepreisung mit Frankreich und anderen progressiven EU-Staaten sehr zeitnah zu starten. |
| Wir gewährleisten die internationale Wettbewerbsfähigkeit insbesondere energieintensiver Industrien, sichern damit unsere integrierten Wertschöpfungsketten und | Solche Bekenntnisse wurden in der Vergangenheit immer wieder missbraucht, um Klimaschutzmaßnahmen abzuschwächen. |

| | |
|--|---|
| <p>sorgen für einen umfassenden Schutz vor carbon leakage.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Wir bekennen uns zur deutschen Verantwortung für den internationalen Klimaschutz und sorgen für einen weiteren Aufwuchs der internationalen Klimaschutzfinanzierung durch Deutschland im Rahmen der Erhöhung der ODA-Mittel. | <p>Finanzhilfen für Klimaschutz zur Unterstützung ärmerer Länder dürfen nicht als Entwicklungshilfe doppelt gezählt werden, sondern sollten zusätzlich erfolgen</p> |
| <p>III. Energie</p> <p>Wir wollen im Energiebereich die Rahmenbedingungen so setzen, dass die Energiewende zum Treiber für Energieeffizienz, Modernisierung, Innovationen und Digitalisierung im Strom-, Wärme-, Landwirtschafts- und Verkehrssektor wird, ohne die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland zu gefährden. Die dafür erforderliche Versorgungssicherheit muss durch entsprechende Rahmenbedingungen auch am deutschen Energiemarkt zuverlässig gewährleistet sein. Die Einbettung der Energiewende in den europäischen Zusammenhang eröffnet die Chance, die Kosten zu senken und Synergien zu nutzen. Wir wollen zusätzliche Wachstums- und Beschäftigungschancen in Deutschland und Exportchancen für deutsche Unternehmen auf internationalen Märkten. Zentrale Orientierung bleibt das energiepolitische Zieldreieck von Versorgungssicherheit, verlässlicher Bezahlbarkeit und Umweltverträglichkeit.</p> <p>Wir werden die internationale Energiezusammenarbeit ausbauen, um die Vorreiterrolle Deutschlands bei der Energiewende international zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zu unterstützen. Um die deutsche Wirtschaft weltweit zu vernetzen, werden wir verstärkt die internationalen Formate (z.B. G7, G20) sowie die internationalen Energieinstitutionen (z.B. IEA, IRENA) nutzen. Wir werden weitere bilaterale Energiepartnerschaften entwickeln, mit dem Ziel, der deutschen Industrie den Marktzugang zu erleichtern und die weltweite Energiewende voranzubringen.</p> <p>Eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende und Klimaschutzpolitik ist ein weiterer zielstrebig, effizienter, netzsynchroner und zunehmend marktorientierter Ausbau der</p> | <p>Gut, aber das 65%-Ziel muss mit konkreten Maßnahmen und Instrumenten unterlegt werden. Es fehlt eine Konkretisierung der Bezugsgröße: sinnvoll wären 65% der Bruttostromerzeugung. Denn für die CO2-Bilanz sind die Emissionen in der Stromerzeugung entscheidend (also einschließlich der Emissionen für Exportstrom), nicht der inländische Verbrauch.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Erneuerbaren Energien. Unter diesen Voraussetzungen streben wir einen Anteil von etwa 65% Erneuerbarer Energien bis 2030 an und werden entsprechende Anpassungen vornehmen. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien muss deutlich erhöht werden, auch um den zusätzlichen Strombedarf zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr, in Gebäuden und in der Industrie zu decken.</p> | |
| <p>Vorgesehen sind Sonderausschreibungen, mit denen acht bis zehn Mio. t CO₂ zum Klimaschutzziel 2020 beitragen sollen. Hier sollen je vier Gigawatt Onshore-Windenergie und Photovoltaik sowie ein Offshore-Windenergiebeitrag zugebaut werden, je zur Hälfte wirksam in 2019 und 2020. Voraussetzung ist die Aufnahmefähigkeit der entsprechenden Netze.</p> <p>Die Herausforderung besteht in einer besseren Synchronisierung von Erneuerbaren Energien und Netzkapazitäten. Wir halten an dem Ziel der einheitlichen Stromgebotszone in Deutschland fest. Wir werden eine bessere regionale Steuerung des Ausbaus der Erneuerbaren Energien einführen und für die Ausschreibungen südlich des Netzengpasses einen Mindestanteil über alle Erzeugungsarten festlegen. Wir werden die Akteursvielfalt auch künftig sicherstellen, aber ausschließlich bundesimmissionsschutzrechtlich genehmigte Projekte an Ausschreibungen teilnehmen lassen.</p> <p>Wir wollen durch eine stärkere Marktorientierung der Erneuerbaren Energien Investitionen in Speichertechnologien und intelligente Vermarktungskonzepte anreizen. Ziel ist es, die Versorgungssicherheit in allen Teilen Deutschlands weiterhin sicherzustellen und die EEG- und Systemkosten so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Offshore-Wind-Energie hat eine industriepolitische Bedeutung für Deutschland und kann auch zur Kostensenkung beitragen. Wir setzen uns deshalb für ein nationales Offshore-Testfeld ein, mit dem wir die Offshore-Potenziale in der Energiewende erforschen werden. [...]</p> | <p>Sinnvoll und wichtig. Kritisch ist allerdings die Bedingung der Aufnahmefähigkeit der Netze. Dies könnte als Vorwand für ein späteres Streichen dieser Sonderausschreibungen missbraucht werden. Die Netze werden aber vor allem durch überflüssigen Strom aus Kohlekraftwerken belastet.</p> <p>Insgesamt ist die Fixierung auf die Synchronisierung von EE- und Netzausbau zu kritisieren. Zur Verringerung von Redispatch-Kosten sind Abschaltungen von konventionellen Kraftwerken (vor allem im Norden) sowie eine Reduzierung von „Must-run“ durch bessere Kontrolle und Transparenz (Aufgabe der Bundesnetzagentur) sehr viel wichtiger.</p> |

| | |
|--------------------|--|
| WAS FEHLT ? | Im Text fehlt neben einem Sofortprogramm (s.o.) <ul style="list-style-type: none">• Ein Bekenntnis zu einem Kohleausstieg bis 2030.• Ein Verbot des Neubaus von Kohlekraftwerken wie in Stade vom Chemiekonzern Dow geplant• Ein Verbot des Aufschlusses neuer Kohle-Tagebaue wie Welzow-Süd II. |
|--------------------|--|

Verkehr

Gesamtbewertung:

- Die Große Koalition definiert kein einziges zielsicheres Instrument für den Klimaschutz im Verkehrsbereich. So verzichtet sie auf ein Bekenntnis zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor ebenso wie auf eine Quote für Elektroautos.
- Die Große Koalition verweigert wirksame Maßnahmen, um die Belastung der Stadtbewohner durch gesundheitsschädliche Dieselaabgase einzudämmen und nimmt damit weiterhin jährlich über 12.000 vorzeitige Todesfälle durch Stickstoffdioxide in Kauf.
- Die Ökologisierung der Steuern und Abgaben im Verkehrssektor kommt nicht entscheidend voran. Es wird erneut keine Abschaffung der Dieselsubventionen geben, keine Abschaffung der Pendlerpauschale, keine echte ökologische Reform der Dienstwagenbesteuerung sowie der Kfz-Steuer. Somit wird weiterhin das Dilemma bestehen, Elektromobilität in einen Markt zu bringen, der von einem hoch subventionierten fossilen System dominiert wird.
- Eine echte Verkehrswende findet nicht statt. Etwa die Hälfte der CO₂-Einsparung zur Erreichung des Klimaziels im Verkehrssektor muss durch Vermeidung und Verlagerung erfolgen, nicht durch den Wechsel des Antriebsstrangs. Doch ein echter Schwenk weg vom motorisierten Individualverkehr ist nicht zu erkennen. Es fehlt eine klare nachhaltige Mobilitätsstrategie mit einer gesetzlichen Verankerung des Vorrangs für den Fahrrad- und Fußverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Im Detail:

Verkehrspolitik

| Koalitionsvertrag, Stand 07.02., 12:45 Uhr | Kommentar Greenpeace |
|--|---|
| <p>Wir werden eine Kommission unter Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie betroffenen Ländern und Regionen einsetzen, die bis Anfang 2019 eine Strategie „Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ mit verlässlicher Zeitschiene erarbeitet. Die Mobilität – und damit die Automobilwirtschaft – stehen aktuell vor enormen Herausforderungen. Klimaschutz, Luftreinhaltung, neue Mobilitäts- und Geschäftsmodelle und sich stark divergent entwickelnde Weltmärkte sind hierbei bedeutende Aspekte. Die Mobilitätspolitik ist dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet. Wir wollen die Klimaziele von Paris erreichen und dabei soziale Belange berücksichtigen, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewährleisten und bezahlbare Mobilität sicherstellen. Dafür bedarf es eines ganzen Bündels von Maßnahmen, wie zum Beispiel der Förderung von Elektromobilität, des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenverkehrs; effizienteren und saubereren Verbrennungsmotoren inklusive Nachrüstungen sowie der Verstärkung der Mittel im Rahmen des Nationalen Forums Diesel.</p> | <p>Im Rahmen des Klimaschutzplans 2050 wurde für den Verkehrssektor festgelegt, dass dieser bis 2030 40 bis 42 Prozent CO2 einsparen soll. Die Erreichung dieses Ziel muss unumstößliche Rahmenbedingung für eine solche Kommission sein. Ansonsten kann der deutsche Beitrag zum Pariser Klimaabkommen im Verkehrssektor nicht erreicht werden. Kritisch zu sehen ist allerdings die grundsätzliche Verschiebung dieser hochpolitischen Frage in eine Kommission.</p> <p>Die Große Koalition macht allerdings an keiner Stelle im Vertrag deutlich, mit welchen Instrumenten sie den Klimaschutz im Verkehrsbereich voranbringen will. Weder gibt es ein Bekenntnis zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, noch zu einer E-Auto-Quote. Damit hinkt Deutschland anderen Ländern wie Großbritannien, Frankreich, Norwegen oder den Niederlanden hinterher, die bereits ein Enddatum für den Verbrennungsmotor festgelegt haben.</p> |
| <p>Wir wollen gemeinsam mit Ländern und Kommunen unsere Anstrengungen für eine Verbesserung der Luftqualität insbesondere in besonders belasteten Innenstädten erheblich verstärken. Wir wollen Fahrverbote vermeiden und die Luftreinhaltung verbessern. Die Kommunen wollen wir unterstützen, die Emissionsgrenzwerte im Rahmen ihrer Luftreinhaltepläne mit anderen Maßnahmen als mit pauschalen Fahrverboten einzuhalten. Wir wollen insbesondere die Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr an der Quelle weiter reduzieren. Dazu gehören – soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar – technische Verbesserungen von Fahrzeugen im Bestand. Wir werden im Jahr 2018 auf der Basis der Ergebnisse der laufenden Untersuchungen der Hardware-Nachrüstungsvarianten in der Arbeitsgruppe „Technische Nachrüstung“ und den weiteren Entscheidungen des „Diesel-Gipfels“ sowie aller rechtlicher Fragen der Zulassung, Gewährleistung</p> | <p>Die Koalition ist getrieben von der Vermeidung von Fahrverboten, bietet aber auch keine ausreichend wirksamen Alternativmaßnahmen an. Untersuchungen wie etwa das Wirkungsgutachten des baden-württembergischen Verkehrsministeriums zeigen, dass die Umstellung von Taxen, Bussen, ÖPNV und gewerblichen Flotten auf Elektromobilität, die Verlagerung auf den ÖPNV eben nicht ausreichen, um in stark belasteten Städten die Luftqualität ausreichend zu verbessern. An der Einführung einer Blauen Plakette führt kein Weg vorbei, wenn die Luftqualität in deutschen Städten rasch verbessert werden soll.</p> <p>Die Koalition aber lehnt die Einführung einer Blauen Plakette ab. Dabei ist offensichtlich, dass nur Fahrverbote für besonders schmutzige Diesel die Luftqualität in deutschen Städten rasch verbessern kann. Doch aufgrund der Autolobby wagt die neue Bundesregierung diesen Schritt nicht und nimmt damit weiterhin jährlich über</p> |

| | |
|--|--|
| <p>und Kostentragung sowie in Kenntnis von Gerichtsentscheidungen und den Entscheidungen auf europäischer Ebene über weitere Schritte zur NOx-Reduzierung, auch der technischen Nachrüstungen, entscheiden. Wir setzen uns dabei für ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen von Bund, Ländern, Kommunen, Unternehmen und Gewerkschaften ein.</p> <p>In den besonders betroffenen Städten wollen wir aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ Mobilitätspläne zur Schadstoffreduktion sowie die darin verankerten Maßnahmen fördern. Das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ wollen wir fortschreiben. Bundes- und Landesprogramme sollen kumuliert werden können. Wir wollen den Umstieg der Fahrzeugparks von Behörden, Taxiunternehmen, Handwerksbetrieben sowie des ÖPNV auf emissionsarme bzw. -freie Antriebstechnologien durch Aufwertung der Förderprogramme vorantreiben. Außerdem wollen wir die Verlagerung der Pendlerverkehre auf die Schiene (u.a. Park+Ride) fördern. Zudem wollen wir den Ordnungsrahmen so ändern, dass Länder, Städte und Kommunen in der Lage sind, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte für den gewerblichen Personenverkehr wie Busse, Taxen, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge sowie für Kurier-, Express-, Paket-Fahrzeuge zu erlassen. Gleichzeitig wollen wir bei Taxen und leichten Nutzfahrzeugen den Umstieg auf emissionsarme Antriebe technologieoffen im bestehenden Finanzrahmen durch eine Erhöhung der bestehenden Kaufprämie bei Elektrofahrzeugen fördern und für weitere Technologien andere Förderinstrumente entwickeln. Für die Überwachung der bereits im Markt befindlichen Fahrzeuge werden wir eine flächendeckende Feldüberwachung sowie ein wirksames Sanktionssystem bei Nichteinhaltung von Emissionsvorschriften gegenüber den Herstellern etablieren. Wir werden die Gründung des Deutschen Instituts für Verbrauchs- und Emissionsmessungen (DIVEM) vorantreiben.</p> | <p>12.000 vorzeitige Todesfälle durch Stickstoffdioxide in Kauf.</p> <p>Längst überfällig ist die flächendeckende Feldüberwachung bereits im Markt befindlicher Fahrzeuge. Allerdings ist diese Idee auch nicht neu und wurde bereits von der Vorgängerregierung angekündigt.</p> <p>Entlarvend ist auch der Verweis auf die kommende Gerichtsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig sowie auf das EU-Vertragsverletzungsverfahren. Offensichtlich muss die Bundesregierung durch andere Akteure erst gezwungen werden, endlich wirksame Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Zudem werden „technische Verbesserungen von Fahrzeugen im Bestand“ nicht definiert. Somit ist unklar, ob die Bundesregierung darauf hinwirken will, dass Dieselfahrzeuge auch auf der Straße die Grenzwerte einhalten müssen. Besonders beschämend ist die Einschränkung „soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar“. Wer definiert, was technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, wird nicht erwähnt. Hier droht die Gefahr, dass weiter die ablehnende Haltung der Autoindustrie zu wirksamen Nachrüstungen die Maxime der Bundesregierung bestimmt und infolgedessen die Luft in den Städten weiter schlecht bleibt.</p> |
| <p>Bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung wollen wir für Elektrofahrzeuge einen reduzierten Satz von 0,5 Prozent des inländischen Listenpreises prüfen.</p> | <p>Ein erster erfreulicher Schritt zu einer klimafreundlicheren Produktpalette kann die Besserstellung von Elektrofahrzeugen sein. Der reduzierte Prozentsatz auf den Listenpreis macht ein ökologisches Fahrzeug für den Arbeitnehmer zwar attraktiver, allerdings ist dieser Schritt viel zu zaghaft. So sollte etwa der Satz für besonders</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>klimaschädliche Fahrzeuge über den Normalsatz erhöht werden, um übermotorisierte und ineffiziente Fahrzeuge unattraktiver zu machen. Allerdings ist dieses Vorhaben nur ein Prüfauftrag und eine Umsetzung daher nicht sicher.</p> |
| <p>Wir wollen die Elektromobilität (batterieelektrisch, Wasserstoff und Brennstoffzelle) in Deutschland deutlich voranbringen und die bestehende Förderkulisse, wo erforderlich, über das Jahr 2020 hinaus aufstocken und ergänzen. Wir wollen den Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur intensivieren. Ziel ist, bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen. Zudem wollen wir die Errichtung von privaten Ladesäulen fördern. Für eine nachhaltige Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe sind neben den Fahrzeugen auch eine geeignete Ladeinfrastruktur sowie Betriebsmanagementsysteme erforderlich. Den Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge von Mieterinnen und Mietern sowie Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümern werden wir rechtlich erleichtern. Außerdem werden wir die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme verbessern. (...)</p> <p>Wir wollen die bestehende „Nationale Plattform Elektromobilität“ zu einer Plattform „Zukunft der Mobilität“ umgestalten, die sich mit der Weiterentwicklung der Automobilindustrie beschäftigt. Die Ansiedlung einer Batteriezellfertigung ist für Deutschland und Europa ein wichtiges wirtschafts- und industriepolitisches Handlungsfeld. Wir wollen die Industrie dabei unterstützen, die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität in Deutschland und Europa vorzuhalten.</p> | <p>Erfreulich ist, dass die Bundesregierung den kommenden Wandel in der Automobilindustrie endlich ernst nimmt. Zu bezweifeln ist aber, dass in der vorgesehenen Kommission auch diskutiert wird, wie eine Automobilindustrie ohne Verbrennungsmotoren aussehen kann. Die Koalition ist nicht bereit, ein Enddatum für die Zulassung von Verbrennungsmotoren zu setzen, wie dies Frankreich, Großbritannien, die Niederlande und andere Länder getan haben. Auch eine Quote für Elektroautos wird abgelehnt. Der klimapolitisch notwendige Ausstieg aus dem Verbrenner muss sozial- und beschäftigungspolitisch frühzeitig flankiert werden. Die Antwort auf den kommenden Wandel der Industrie wird sicherlich nicht mit konservierender Politik für den Verbrennungsmotor gestaltet, sondern mit einem beherzten Umsteuern auf Elektromobilität und dem konsequenten Verlassen technologischer Sackgassen.</p> |
| <p>Für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge führen wir eine auf fünf Jahre befristete Sonder-AfA (Abschreibung für Abnutzung) von 50 Prozent im Jahr der Anschaffung ein. Wir wollen zudem die Förderung für die Umrüstung und Anschaffung von E-Taxen, E-Bussen, E-Nutzfahrzeugen und</p> | <p>Eine Sonderabschreibung für gewerbliche Elektrofahrzeuge erscheint sinnvoll. Im Gegenzug sollte allerdings eine verringerte Sonderabschreibung für besonders klimaschädliche, ineffiziente Fahrzeuge festgelegt</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Carsharing verstetigen.</p> | <p>werden.</p> |
| <p>Wir sehen uns der „Vision Zero“, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null, verpflichtet. Deshalb wollen wir nach Auslaufen des „Verkehrssicherheitsprogramms 2011“ ein Anschlussprogramm auflegen. Die Umsetzung von verkehrssicherheitserhöhenden Projekten, wie z.B. „Schutzstreifen für Radfahrer außerorts“, wollen wir unterstützen. Die Kontrollbehörden des Bundes wollen wir personell besser ausstatten, um die Kontrolldichte zu erhöhen. Wir werden zur Steigerung der Verkehrssicherheit den rechtssicheren Einsatz moderner technischer Hilfsmittel wie z.B. Alcolocks ermöglichen. Nach der Einführung des neuen Punktesystems ist eine Evaluierung des Bußgeldkatalogs notwendig.</p> | <p>Die Benennung der „Vision Zero“ ist erfreulich. Allerdings braucht es dazu gerade auf kommunaler Ebene Finanzmittel, um die Sicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer wirksam zu erhöhen. Zudem müsste dafür auch ein allgemeines Tempolimit eingeführt werden. Davon ist im Koalitionsvertrag keine Rede.</p> |
| <p>Wir wollen faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft. Dazu gehören die Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes, die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten. Damit haben wir bereits im letzten Jahr begonnen.</p> | <p>In einer Entwurfsfassung des Verkehrskapitels wurde explizit die Abschaffung der nationalen Luftverkehrssteuer vorgesehen. In der Endfassung ist nur noch von einer Entlastung der Luftfahrt von einseitigen nationalen Kosten die Rede. Faktisch kann dies aber auch das gleich bedeuten.</p> <p>Die Abschaffung der nationalen Luftverkehrssteuer wäre allerdings eine klimapolitische Blamage. Dadurch würde die ohnehin schon stark subventionierte Luftfahrtbranche erneut gegenüber der ökologischeren Bahn weiter bevorzugt. Durch die Schwächung der Wettbewerbssituation des Schienenverkehrs wären mehr innerdeutsche Flüge und damit ein höherer CO₂-Ausstoß die Folge.</p> |
| <p>Mobilitätsrelevanter Aspekt aus dem Kapitel: „Lebenswerte Städte, attraktive Regionen und bezahlbares Wohnen“:</p> <p>Wir werden die Straßenverkehrs-Ordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung überprüfen und ggf. fahrradgerecht fortschreiben einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte. Wir wollen den Nationalen Radverkehrsplan 2020 fortschreiben.</p> | <p>Eine Reform der Straßenverkehrsordnung, die eine Abkehr von der alleinigen Fokussierung auf die Fluss des Autoverkehrs abzielt, ist sehr sinnvoll und überfällig. Allerdings ist diese Passage viel zu unkonkret.</p> |

Landwirtschaft

Gesamtbewertung:

Die Herausforderungen, vor denen die Landwirtschaft in Deutschland steht - beim Tierschutz, bei der Bekämpfung des Arten/Insektensterbens und bei der Neuausrichtung der EU Agrargelder - werden im Koalitionsvertrag zwar angesprochen, jedoch völlig unzureichend angegangen. Es gibt weder eine Vision noch eine klare Zielrichtung für eine zukünftige moderne Landwirtschaft. Die einseitig auf Billigproduktion und Exporte ausgerichtete Agrarpolitik der vergangenen vier Jahre soll anscheinend weitergeführt werden. Drei Beispiele:

- Statt eine verbindliche Kennzeichnung von Fleischprodukten einzuführen, die die Verbraucher (wie schon bei Eiern) darüber informiert, wie die Tiere gehalten wurden, will die Große Koalition lediglich ein freiwilliges «Tierwohllabel», das zudem erst später eingeführt werden soll.
- Für einen Glyphosatausstieg gibt es kein festes Datum, für die Reduktion des Pestizideinsatzes keine klaren Zielvorgaben.
- Für die anstehende EU Agrarreform gibt es keine klare Fokussierung, wofür die Milliardenbeträge verwendet werden sollen.

Im Detail:

| | Kommentar Greenpeace |
|--|---|
| Landwirtschaft Gemeinsame Europäische Agrarpolitik (GAP) Dafür bedarf es einer Weiterentwicklung und Neujustierung der Gemeinsamen Europäischen Agrarpolitik. | Es wird angedeutet, dass eine Änderung (Neujustierung) der bisherigen Förderungspraxis bei der Vergabe der Agrarsubventionen notwendig ist. Ob dafür das bisherige Zwei-Säulenmodell (Direktzahlungen und Ländliche Entwicklungsprogramme) weitergeführt oder aber abgebaut werden soll, wird offen gehalten. |
| Aber die Förderstrukturen nach 2020 müssen gezielter und einfacher als bisher ausgerichtet werden. Wir wollen weniger Bürokratie und mehr Effizienz für eine marktfähige Landwirtschaft, die gesunde Lebensmittel nachhaltig produziert. | Hier droht unter dem Deckmantel der Entbürokratisierung genau das Gegenteil, nämlich eine vereinfachte Mittelvergabe, ohne dabei konkrete gesellschaftlich erwünschte Leistungen zu erbringen oder zumindest Anforderungen an die Landwirtschaft wie Cross Compliance Vorgaben oder Umwelt- und Klimaschutz („Greening“) einzuhalten. |
| Insofern sind besonders Tier-, Natur- und Klimaschutz sowie die Wahrung sozialer Standards im öffentlichen Interesse auch öffentlich zu fördern. Die Verwendung der Mittel soll neben der Einkommensstabilisierung besser auf diese Ziele ausgerichtet werden. | Zwar sollen Fördermittel für Tier-, Natur- und Klimaschutz eingesetzt werden. Vorrang aber soll weiterhin die Subventionierung der Landwirte (Einkommensfunktion der Zahlungen) vor gesellschaftlich erwünschten Zielen haben. |
| Ein Gentechnikanbau-Verbot werden wir | Richtige und vernünftige Entscheidung, um einen |

| | |
|--|--|
| bundesweit einheitlich regeln (Opt-Out-Richtlinie der EU). | Flickenteppich auf Bundesländerebene zu verhindern. |
| Im Anschluss an die noch ausstehende Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EUGH) zu den neuen molekularbiologischen Züchtungstechnologien werden wir auf europäischer oder gegebenenfalls nationaler Ebene Regelungen vornehmen, die das Vorsorgeprinzip und die Wahlfreiheit gewährleisten. | Es ist dringend notwendig, neue molekularbiologische Züchtungsmethoden eindeutig zu regulieren, vor einer Freisetzung umfassend und nach Vorsorgeprinzip zu prüfen und so zu kennzeichnen, dass Landwirte und Verbraucher Wahlfreiheit erhalten. |
| Wir werden mit einer systematischen Minderungsstrategie den Einsatz von glyphosathaltigen Pflanzenschutzmitteln deutlich einschränken mit dem Ziel, die Anwendung so schnell wie möglich grundsätzlich zu beenden. Dazu werden wir gemeinsam Alternativen im Rahmen einer Ackerbaustrategie entwickeln und unter anderem umwelt- und naturverträgliche Anwendungen von Pflanzenschutzmitteln regeln. | Wenig glaubwürdig. Es wird weder ein konkretes Enddatum für den Einsatz von Glyphosat festgelegt, noch werden konkrete Anwendungsbeschränkungen benannt. Die vorgeschlagene Entwicklung einer Ackerbaustrategie bleibt nebulös. Notwendig wären klare Minderungsziele beim Pestizideinsatz und die Entwicklung von Alternativen im Pflanzenschutz. Der Einsatz von glyphosathaltigen Pflanzenschutzmitteln hätte bereits durch die alte Bundesregierung beendet werden können. |
| Wir sorgen für eine bessere Transparenz der Zulassungsverfahren für Wirkstoffe und Pflanzenschutzmittel auf EU und nationaler Ebene. | Sinnvoll, aber unkonkret. |
| Wir werden die Forschung verstärken, um die Bandbreite innovativer und vorhandener Pflanzenschutzmittel – auch im ökologischen Landbau – zu erweitern. | Einseitige Ausrichtung auf Forschung zur Entwicklung neuer Pestizidwirkstoffe, statt alternative Methoden im Pflanzenschutz (widerstandsfähiges Saatgut, ackerbauliche Methoden etc.) zu entwickeln. |
| Wir werden die Ackerbaustrategie durch ein Innovationsprogramm für digital-mechanische Methoden, zum Beispiel zur Unkrautbekämpfung und Bodenlockerung, ergänzen. Dies soll dazu beitragen, den Einsatz von chemisch-synthetischen Pflanzenschutzmitteln wirksam zu reduzieren. | Sinnvoll. |
| Ausgehend von der Zukunftsstrategie Ökologischer Landbau werden wir den Ökolandbau weiter ausbauen, um einen Flächenanteil von 20 % nachfrageorientiert und bei Ausbau der Forschung bis zum Jahr 2030 zu erreichen. | Das 20%-Ziel besteht seit 2002, allerdings ohne Zieljahr, heute sind erst 6% erreicht. Hilfreicher wäre eine konkretere finanzielle Unterstützung der Forschung für den Ökolandbau gewesen. |
| Die Attraktivität des Anbaus von Eiweißpflanzen wollen wir im Rahmen der Weiterentwicklung der Eiweißpflanzenstrategie erhöhen. | Richtiger Ansatz, um den Einsatz von Soja aus Übersee zu vermindern und die hiesigen Fruchtfolgen aufzulockern. Allerdings bleibt unklar, wie dies genau geschehen soll. |
| Aus Gründen des Klimaschutzes werden wir die | Die Nutzung von Ackerflächen auf Moorböden |

| | |
|---|--|
| <p>Beihilfefähigkeit oder andere Formen der finanziellen Unterstützung von klimafreundlichen Paludikulturen prüfen.</p> | <p>muss dringend geändert werden, um den Kohlenstoffabbau dort zu minimieren. Der Anbau von Paludikulturen – eingebettet in eine umfassende Moorschutzstrategie - ist dabei eine wichtige Zukunftsoption.</p> |
| <p>Tierschutz, Tierwohllabel und Nutztierhaltung Deutschland soll beim Tierschutz eine Spitzenposition einnehmen.</p> | <p>Hoher Anspruch, der allerdings durch die folgenden Passagen nicht eingelöst wird.</p> |
| <p>Die Erkennbarkeit von tierischen Lebensmitteln, die über die gesetzlichen Vorgaben der Haltung hinausgehen, wollen wir verlässlich, einfach und verbraucherfreundlich gestalten. Dazu brauchen wir den mehrstufigen Aufbau einer staatlichen Kennzeichnung anhand verbindlicher Kriterien für Fleisch aus besserer Tierhaltung (Tierwohllabel) und schaffen dafür bis zur Mitte der Legislaturperiode die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen.</p> | <p>Statt der Ankündigung eines freiwilligen Tierwohllabels wäre eine mehrstufige verpflichtende Haltungskennzeichnung sämtlicher Fleischprodukte notwendig (wie bei der Eierkennzeichnung). Freiwillige Tierwohllabel gibt es bereits am Markt. Ein weiteres staatliches Label hat keinen Mehrwert und kommt auch zu spät angesichts der Tatsache, dass große Lebensmittelhändler eine viel umfangreichere, vollständige und klare Kennzeichnung durchführen werden.</p> |
| <p>Um das Ziel der Verbesserung des Tierwohls in der Nutztierhaltung zu erreichen, sind Investitionen und Offenheit für die Modernisierung tierwohlorientierter Ställe der Zukunft notwendig.</p> | <p>Zu allgemein, in Zukunft sollten gezielt nur noch besonders tiergerechte Ställe staatlich gefördert werden. Notwendig wäre zudem eine Änderungen im Baugesetzbuch, um die Privilegierung des Stallbaus im Außenbereich für große Tierhaltungsanlagen einzuschränken.</p> |
| <p>Wir werden ein bundeseinheitliches Prüf- und Zulassungsverfahren für serienmäßig hergestellte Tierhaltungssysteme bei Nutz- und Heimtieren vorlegen.</p> | <p>Gut und richtig, einen sogenannten Stall-TÜV einzuführen, um Tierhaltung und Umweltschutz voranzubringen, aber auch um den Landwirten Investitionssicherheit zu gewähren.</p> |
| <p>Wir werden Lücken in den Haltungsnormen im Tierschutzrecht schließen.</p> | <p>Zu unkonkret; neben dem Schließen der Lücken im Tierschutzrecht müssen auch die bestehenden Haltungsnormen deutlich angehoben werden.</p> |
| <p>Wir wollen Einbrüche in Tierställe als Straftatbestand effektiv ahnden.</p> | <p>Absonderliche Forderung angesichts der Tatsache, dass eine Vielzahl von illegalen Nutztierhaltungen erst durch Filmaufnahmen aus Ställen bekannt und geahndet wurden.</p> |
| <p>Die Weidetierhaltung ist aus ökologischen, kulturellen und sozialen Gründen sowie zum Erhalt der Artenvielfalt und Kulturlandschaft zu erhalten.</p> | <p>Schönes Bekenntnis, aber viel zu allgemein; wodurch soll dies geschehen? Weideprämien? Grünlandschutz? Produktmarketing?</p> |
| <p>Ernährung Wir wollen vom Acker bis zum Teller einen gesundheitserhaltenden und nachhaltigen Lebensstil fördern und ernährungsbedingte Krankheiten bekämpfen.</p> | <p>Ernährungsbedingte Erkrankungen wie Adipositas und Stoffwechselstörungen nehmen weiter zu. Wie in den meisten industrialisierten Ländern sind Herz-Kreislauf -Erkrankungen auch in Deutschland inzwischen die häufigste Todesursache. Die Ernährungsindustrie wird nicht in die Verantwortung dafür genommen. Die Bedeutung des viel zu hohen Fleischkonsums für</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>zahlreiche ernährungsbedingte Krankheiten wird nicht erwähnt, geschweige denn durch geeignete Maßnahmen adressiert.</p> |
| <p>Wir streben auf europäischer Ebene rechtlich verbindliche Kriterien für die Kennzeichnung von vegetarischen und veganen Lebensmitteln an.</p> | <p>Bislang existiert auf nationaler und europäischer Ebene keine verbindliche gesetzliche Definition der Begriffe "vegan" und "vegetarisch". Eine zuverlässige Kennzeichnung vegan-vegetarischer Produkte nach einheitlichen Kriterien ist daher bisher nur schwer möglich und begünstigt fehlerhafte Kennzeichnungen durch die Hersteller. Diese gesetzliche Lücke sollte umgehend geschlossen werden.</p> |
| <p>WAS FEHLT ?</p> | <p>Im Koalitionstext fehlt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein klares Bekenntnis für eine angepasste flächengebundene Tierhaltung; • Maßnahmenpaket, um den Ammoniakausstoß aus der Landwirtschaft deutlich zu vermindern • Maßnahmen, die den ökologisch wie gesundheitlich zu hohen Fleischkonsum adressieren • Maßnahmen, wie das Klimaziel für den Sektor Landwirtschaft erreicht werden soll |

Wald, Jagd

| | |
|--|--|
| <p>Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft haben große Potenziale für den Klimaschutz und die Bewahrung der Biodiversität. Schutzmaßnahmen wollen wir deshalb verstärkt in Zusammenarbeit mit diesen Sektoren voranbringen und die vorhandenen Instrumente verstärkt nutzen.</p> | <p>Unkonkrete Absichtserklärungen. Um die Kohlenstoffsénke Wald zu erhalten, muss vor allem eine Waldwende (für mehr CO₂-Bindung und Naturnähe) durch Förderung vorangetrieben werden. Durch finanzielle Anreize und politische Maßnahmen sollte sich Waldschutz sowie eine ökologische Bewirtschaftung der Wälder für staatliche wie private Betriebe lohnen. Die Umsetzung der bereits 2007 vom Kabinett beschlossenen Nationalen Biodiversitätsstrategie (NBS) ist von entscheidender Bedeutung für die Bewahrung der Biodiversität, sie wird aber auch jetzt nicht konsequent angegangen.</p> |
| <p>Wir wollen international Schutz, Erhaltung und Wiederaufbau von Wäldern und die Finanzierung dafür voranbringen.</p> | <p>Gut und richtig, aber völlig unkonkret.</p> |
| <p>Im Umgang mit dem Wolf hat die Sicherheit der Menschen oberste Priorität. Wir werden die EU Kommission auffordern, den Schutzstatus des Wolfs abhängig von seinem Erhaltungszustand zu überprüfen, um die notwendige</p> | <p>Angesichts des geringen Wolfsbestandes in Deutschland und der wichtigen Bedeutung des Wolfes für das Ökosystem Wald ist eine Überprüfung des Schutzstatus (im Klartext also eine Aufweichung) völlig absurd. Die Tötung</p> |

| | |
|--|---|
| Bestandsreduktion herbeiführen zu können. Unabhängig davon wird der Bund mit den Ländern einen geeigneten Kriterien- und Maßnahmenkatalog zur Entnahme von Wölfen entwickeln. Dazu erarbeiten wir mit der Wissenschaft geeignete Kriterien für die letale Entnahme. Wir wollen, dass Wölfe, die Weidezäune überwunden haben oder für den Menschen gefährlich werden, entnommen werden. | einzelner Problemwölfe, die wiederholt Weidetiere trotz Schutzmaßnahmen gerissen oder ihre natürliche Angstreaktion vor Menschen verloren haben, ist schon heute möglich. |
| Die multifunktionale Forstwirtschaft ist eine wichtige Landnutzungsform in Deutschland. Mit der Charta für Holz 2.0 wollen wir unsere auf Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit ausgerichtete Forstpolitik weiter ausbauen. | Die deutsche Forstpolitik ist das Gegenteil von nachhaltig. Mit der Charta für Holz 2.0 ist die Regierung auf dem Holzweg: Die Zielsetzung, dass Waldholzpotenzial sowie das Rohstoffaufkommen zu erhöhen, konterkariert die Klimaschutzziele sowie die Ziele zum Erhalt der Artenvielfalt. |
| Wir wollen die Waldstrategie 2020 als zentrale Leitlinie, ergänzt durch den Gedanken der Biodiversität, fortführen. | Der in der Waldstrategie genannte Lösungsansatz, die Holzernte maximal bis zum durchschnittlichen jährlichen Zuwachs zu steigern, läuft völlig konträr zu den Zielen der Bundesregierung, das Klima zu schützen und die Artenvielfalt zu erhalten. |
| Im Rahmen aller Aktivitäten gegen die Klimaveränderungen muss die Forst- und Holzforschung zukünftig ein Schwerpunkt der öffentlichen Forschungsförderung sein. | Im Hinblick auf den Klimawandel muss vor allem der Wald im Mittelpunkt der Forschung stehen. |
| Wir unterstützen Initiativen für nachhaltige, entwaldungsfreie Lieferketten von Agrarrohstoffen, zum Beispiel Palmöl, Kakao und Soja | Richtiger Ansatz; unklar bleibt aber, ob dies politische oder privatwirtschaftliche Initiativen sein sollen. |

Meere

| | |
|--|---|
| Wir wollen auch nach dem Brexit eine nachhaltige Fischerei in der Nord- und Ostsee erhalten und legen besonderen Wert auf die Meeresumwelt und den Schutz der Bestände. Wir wollen die nachhaltige Fischerei auf dem Meer und im Binnenland sowie die Aquakultur in ihrer Wettbewerbsfähigkeit stärken und als moderne nachhaltige Nutzung voranbringen. | Leider fehlen hier konkrete ambitionierte Ziele für ein Ende der Überfischung in den europäischen Meeren. Gleichfalls fehlt ein Bekenntnis zur Einhaltung international gemachter Verpflichtungen zum Schutz der Meere, wie z.B. durch das Natura 2000-Netzwerk oder die Meeresstrategierahmenrichtlinie. |
| <u>Internationaler Meeresschutz</u> Wir werden der übermäßigen Nutzung der Ozeane entgegenwirken und den Schutz der Meere insbesondere vor Vermüllung verbessern. | Hier fehlt es an konkreten Maßnahmen zum Schutz der Meere vor der ständig zunehmenden Plastikvermüllung, dabei hätten die Beschlüsse des jüngsten G20-Gipfels sowie entsprechende EU-Initiativen eine gute Grundlage dafür geliefert. |
| Wir setzen uns für ein Schutzgebietsnetz für Hochseegebiete und für ein internationales | Das Bekenntnis für ein Schutzgebietsnetz der Hohen See und die Einrichtung von |

| | |
|---|--|
| <p>Durchführungsübereinkommen zum Schutz der Biologischen Vielfalt im Bereich der Hohen See ein und unterstützen die Einrichtung von Schutzgebieten in Arktis und Antarktis.</p> | <p>Schutzgebieten in den Polarregionen ist richtig und gut.</p> |
| <p>Um Nord- und Ostsee besser zu schützen, werden wir ein wirksames Management der Schutzgebiete in Kraft setzen und uns für wirksame Fischereiregelungen auf EU-Ebene sowie eine bessere Förderung ökosystemgerechter Fangtechniken und -methoden einsetzen.</p> | <p>Die Schutzgebiete in der Ausschließlichen Wirtschaftszone in Nord- und Ostsee werden seit Jahren nicht ausreichend umgesetzt. Wirksame Managementpläne unerlässlich, bisher aber nur ein Lippenbekenntnis. Wirksame Fischereiregelungen wie der Ausschluss der Fischerei aus bestimmten Gebieten und die Beschränkung auf ökologisch angemessene Fangtechniken wären essentiell und müssten hier konkreter vereinbart werden.</p> |