

Germanwatch e.V. · Kaiserstr. 201 · D-53113 Bonn

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/2999**

Alle Abg

Stefan Rostock  
Teamleiter Bildung für nachhaltige Entwicklung,  
NRW-Fachpromotor für Klima & Entwicklung

Tel.: +49 (0) 228 / 60492-26  
rostock@germanwatch.org

Bonn, den 14.9.2015

### Germanwatch Kurz-Stellungnahme zum Klimaschutzplan NRW

Sehr geehrte Präsidentin des Landtags NRW, sehr geehrte Ausschussmitglieder/innen!

Anbei überreichen wir Ihnen verspätet unsere knappe Stellungnahme zum Klimaschutzplan NRW. Die Stellungnahme wird zur Anhörung auch ausgedruckt vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen,



Stefan Rostock  
Teamleiter Bildung für nachhaltige Entwicklung, NRW-Fachpromoter für Klima & Entwicklung

Anlagen:

- Stellungnahme

# Germanwatch Kurz-Stellungnahme zum Klimaschutzplan NRW

Stand 14.9.2015

## zu Teil 1:

1. Die im NRW Klimaschutzgesetz gelegte Grundlage (§3 (1)), Reduktion "bis zum Jahr 2020 um 25%" ist nicht ausreichend, um auf einen Pfad zu führen, um unter 2° globaler Erwärmung zu bleiben. Das NRW-Ziel von -25% bis 2020 unterminiert das Erreichen des bundesdeutschen Ziels von -40% bis 2020. Es fehlen plausible Belege und Zusagen von anderen Bundesländern, die diesen Minderbetrag des Bundeslandes mit den größten Emissionen durch Übererfüllung kompensieren wollen. Alle folgenden konkreten Reduktionsmaßnahmen fußen auf dieser unzureichenden Prämisse. So sendet der Klimaschutzplan noch kein "starkes Signal aus der Industrieregion NRW in Richtung Paris" (S.9). Problematisch ist auch, da als Ziellinie nur die 80% Reduktion bis 2050 gesehen werden (unterer Bereich des Koalitionsvertrages auf Bundesebene und der EU-Ziele) und nicht eine Reduktion von -95%. Das Klimaschutzgesetz muss auch die internationale wissenschaftliche Debatte einbeziehen und ggf. nachjustieren, hier wird überprüft, ob das 2°-Limit ausreichend ist, einen im großen Maße gefährlichen Klimawandel zu verhindern oder ob z.B. 1,5° als maximale globale Erwärmungsgrenze gesehen werden muss.
2. Gut wird die hohe Verantwortung NRWs gesehen (knapp 7% der Emissionen in der EU-28 stammen aus NRW, bei einem Bevölkerungsanteil von weniger als 3,5%). Die NRW-Reduktionszusage wird dem jedoch nicht gerecht. Notwendig sind deswegen eine Verschärfung des Reduktionsziels im Klimaschutzgesetz und eine schrittweise Anpassung der Maßnahmen im Klimaschutzplan. Mit den Branchen der energieintensiven Industrien gilt es einen Transformationsfahrplan zu entwickeln - und diesen, wo es noch Wissenslücken gibt, forschungsmäßig zu begleiten. Das Ziel ist eine Transformation, nicht eine Vertreibung dieser Sektoren aus NRW und Deutschland. Die Maßnahmen des Klimaschutzplans brauchen einen regelmäßigen Überprüfungsmechanismus und einen Bericht der Landesregierung zur Reduktionszielerreichung.
3. Klimafolgenanpassung: Gut werden die Folgen des weltweiten Temperaturanstiegs aufgeführt und die bereits jetzt spürbare Betroffenheit NRWs. Die Teil 1 geht jedoch nicht auf die sich festigenden wissenschaftlichen Aussagen zu Klimawandel als eine Fluchtursache (nicht für die aktuellen Flüchtlingsbewegungen aus Syrien und Irak, aber z.B. für die innerafrikanischen Wanderungsbewegungen) ein. Es wird nicht ausreichend diskutiert, dass für Afrika eine überproportionale Temperaturerhöhung zu erwarten ist; dass dort, wenn die *globale* Temperaturerhöhung mehr als 1,5 bis 2°C beträgt, massive Risiken etwa in Bezug auf "failing states" gibt, dass neue Fluchtwelten losgetreten werden - und dass NRW davon indirekt betroffen sein kann.

## zu Teil 2:

4. Der **ambitionierte Ausbau erneuerbarer Energie** (1. zentrale Strategie) und die Maßnahmen im Handlungsfeld "Energiesystem" führen nicht zu einer ausreichenden Reduktion der Treibhausgasemissionen insgesamt, wenn NRW die fossilen Energien nicht im notwendigen Maße zurückbaut. Bisher wurden die durch den Ausbau erneuerbarer Energien entstandenen Überkapazitäten im Strommarkt zu einem großen Teil ins Ausland exportiert. Ein schrittweiser Ausstieg aus der Kohleverstromung in NRW, der bis spätestens 2040 abgeschlossen ist, ist unumgänglich.

5. Für NRW ist der Pfad hin zu einem post-fossilen Industrieland zu gestalten. Die Maßnahmen im Sektor "Produzierendes Gewerbe" reichen dazu nicht aus. Es fehlt die Suche nach neuen Geschäftsmodellen, die über eine bessere Vernetzung hinausgehen (Ausnahme: Low-Carbon-Zentrum). Die jetzige Strategie führt absehbar dazu, nicht tragfähige Geschäftsmodelle möglichst lange zu verteidigen - und dann plötzlich in massive Schwierigkeiten zu kommen. Es bedarf stattdessen einer Strategie den notwendigen Strukturwandel frühzeitig, zielstrebig und mit langem Atem durchzuführen.
6. Der **Sektor Landwirtschaft, Forst und Boden** sieht die grundlegenden Probleme einer *industriellen* Landwirtschaft in NRW unzureichend. Der klimaschädliche Import von Futtermittel (zumeist Soja aus Amazonas Anrainerstaaten) und der Export von agrarischen Erzeugnissen (z.B. Milchpulver) in Schwellenländern wird nicht thematisiert. Die damit verbundene Problematik tierischer Düngemittel wird nur unter dem Aspekt "Emissionsmindernde Ausbringung von Wirtschaftsdüngern" thematisiert, weniger unter dem Aspekt der Vermeidung des Überschusses bzw. Überdüngung (z.B. zu hohe Nitratwerte in einigen Gegenden NRWs), noch unter dem Aspekt der Antibiotika-Resistenz.
7. **NRW-Klimaschutzkonzept – Sektor Verkehr:** 11 % an den Treibhausgasemissionen erscheinen als relativ wenig – dies soll nicht verkennen, dass dieser geringe Anteil in NRW vor allem durch die hohen Emissionen in anderen Sektoren (Umwandlungssektor, Industrie) begründet ist. Das heißt also nicht, dass der Verkehrssektor in NRW hinsichtlich Klimaschutz gut aufgestellt sei. Der hohe Anteil des motorisierten Straßenverkehrs an den Emissionen zeigt, dass das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr in NRW - trotz der großen Bevölkerungsdichte - suboptimal ist und sich sogar nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts NRW auswirkt.
8. Erfreulich ist das Ziel, die Bürger weg von der ausschließlichen Nutzung ihrer PKW zu bewegen. Eine wirksame Maßnahme dafür ist die Bepreisung und Verknappung von Abstellplätzen im öffentlichen Raum – was allerdings primär in der Entscheidungsgewalt der Gebietskörperschaften liegt und was bisher seitens des Klimaschutzes noch kaum mit operationalisierten Anreizen unterlegt ist. Dies und mögliche Auswege aus diesem Dilemma des Auseinanderlaufens der Akteure im Klimaschutz und der Entscheider in der kommunalen Verkehrspolitik sollte im Klimaschutzkonzept prominenter dargestellt werden.
9. Ähnliches gilt auch für die Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Straßenverkehr in den Städten (etwa Vorrangschaltungen), die noch in vielen Städten fehlt, wie auch bei der dargestellten Förderung des Fahrradverkehrs, wofür sich allerdings im Konzept begrüßenswertere Ansätze finden.
10. Hinsichtlich der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (Regionalisierungsmittel) vermissen wir quantitative Forderungen – etwa Transfers in dem Ausmaß, wie sie im Rahmen der Forderungen des Bundesrats bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel erhoben werden (Erhöhung auf 8,5 Mrd € jährlich verbunden mit einer Dynamisierung). Hier liegt die zentrale Stellgröße für die künftige Ausgestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs. Ähnliches gilt für den „sonstigen ÖPNV“ hinsichtlich des Entflechtungsgesetzes.
11. Hinsichtlich des klimafreundlichen Schienengüterverkehrs vermissen wir Maßnahmen des Landes NRW, um diesen zu stärken. Ein Blick was Österreich – ein Staat, der kleiner als NRW ist – in diesem Bereich umsetzt, ist hierfür hilfreich: Die Maßnahmen in Österreich gehen von dem Konsens aus, dass der Markt allein wegen unzureichender Internalisierung die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die

Schiene nicht umgesetzt (insbesondere der Einzelwagenverkehr war sogar in Gefahr, seine Rolle auf dem Markt nicht nur nicht auszuweiten, sondern sogar zu verlieren), und deshalb begleitende politische Maßnahmen notwendig sind. Die wichtigste Maßnahme in Österreich war dabei – neben einem Anschlussgleisprogramm - das Einrichten eines Betriebsförderungsprogramms (früher: „gemeinwirtschaftliche Leistungen“). Dieses ist so konzipiert, dass pro von der Straße auf die Schiene verlagertem Tonnenkilometer 0,8 Cent Unterstützung gezahlt wurden (Werte für 2013). Dies hatte zur Folge, dass damit im Jahr drei Millionen LKW-Fahrten vermieden werden konnten. Dieses Programm wurde mit der EU-Kommission abgestimmt und notifiziert, damit Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern vermieden werden. Es kann von Mitgliedsstaaten der EU, von deren Regionen oder sogar von Gebietskörperschaften mit der EU-Kommission entwickelt, abgestimmt und angewandt werden. Wir schlagen vor, dass NRW ähnliches umsetzt. Dies würde auch - wegen der verringerten LKW-Dichte - dem Schutz einer schon jetzt vielerorts stark mitgenommenen Infrastruktur (etwa Brücken) dienen.

12. **Bildung:** Maßnahmen im Handlungsfeld Klimabildung sind finanziell schlecht ausgestattet. Diese Maßnahmen werden der Herausforderung und den Chancen nicht gerecht.