

Klimaschutz richtig anpacken - Gute Ausgangsbasis beherzt nutzen

Vor etwas mehr als einem Jahr ist die Ampelkoalition mit dem Anspruch gestartet, die deutsche Klimapolitik neu auszurichten und die Weichen in Richtung Klimaneutralität 2045 zu stellen. Gemeinsam mit unseren Koalitionspartnern haben wir Freien Demokraten uns vorgenommen, unsere Klimaziele künftig sektorübergreifend kosteneffizient zu erreichen und dabei verstärkt auf marktwirtschaftliche Instrumente und Technologieoffenheit zu setzen. Wir konnten in der Klimapolitik wichtige Vorhaben auf den Weg bringen, obwohl das Jahr 2022 vom russischen Überfall auf die Ukraine und dem seither andauernden Krieg überschattet war. Dessen Auswirkungen in Deutschland, insbesondere in Form der Energiekrise, sind bis heute zu spüren.

Die Energiekrise verdeutlicht, Wirtschaftlichkeit und Versorgungssicherheit sind nicht zu vernachlässigende Nebenbedingungen einer klimaneutralen Energieversorgung. Das gilt für die wichtigste klimapolitische Entscheidung nicht nur dieser Legislaturperiode, sondern weit darüber hinaus: Über die von der FDP-Fraktion seit vielen Jahren geforderte Ausweitung des EU-Emissionshandels auf den Verkehr und die Gebäude wurde unter maßgeblichen Einsatz der Bundesregierung zwischen Parlament und Ministerrat der Europäischen Union eine Einigung erzielt. Die Einführung eines zweiten Emissionshandelssystems (EU-ETS 2) ab 2027, das perspektivisch mit dem bereits seit vielen Jahren erfolgreichen Emissionshandel für die Energiewirtschaft, die Industrie sowie den innereuropäischen Flugverkehr (EU-ETS 1) zu einem einheitlichen EU-Emissionshandel verschmelzen wird, erfordert nun auch Veränderungen in der nationalen Klimaschutzarchitektur, die einen reibungslosen Übergang ermöglichen.

Die deutsche Klimapolitik ist maßgeblich geprägt von der europäischen Klimapolitik – die bislang in zwei Bereiche unterteilt ist: In die vom EU-ETS 1 erfassten Sektoren und die sogenannte Lastenteilung (Effort Sharing Regulation; ESR). Mit dem EU-ETS 1 sollen die Emissionen der Energiewirtschaft, der Industrie und des innereuropäischen Luftverkehrs länder- und sektorübergreifend immer zuerst dort reduziert, wo die Vermeidung zu den geringsten Kosten möglich ist. Es gibt daher weder Sektorziele noch Ziele für die einzelnen Mitgliedstaaten.

Der Emissionshandel ist eine beispiellose Erfolgsgeschichte und das einzige Klimaschutzinstrument, das seine Ziele seit seinem Start im Jahr 2005 nicht nur kontinuierlich erreicht, sondern sogar übertrifft. In der ESR hingegen ist für jeden Mitgliedstaat festgelegt, um wie viel Prozent die Emissionen in den nicht vom EU-ETS 1 erfassten Sektoren bis 2030 insgesamt sinken müssen. Daraus leiten sich kontinuierlich sinkende Jahresemissionsmengen ab. Zur flexiblen Erfüllung der Vorgaben können zugewiesene Emissionsmengen aus späteren Jahren in begrenztem Maße vorgezogen werden. Außerdem können die Mitgliedstaaten ihre Mengen untereinander handeln. Auch in der ESR gilt der sektorübergreifende Ansatz; Sektorziele sind im europäischen Klimaschutzrecht nicht vorgesehen. Anders als im EU-ETS 1, ist es nun aber Aufgabe der Mitgliedstaaten, die Erfüllung ihrer jeweiligen Verpflichtungen sicherzustellen. Auch wenn wir sie spätestens mit der Einführung eines einheitlichen Emissionshandels überwinden wollen, bilden die Vorgaben aus der ESR aktuell den Rahmen, in dem sich die deutsche Klimapolitik bewegen muss.

Technologieoffenheit als Leitmotiv der Klimapolitik durchsetzen

Klimaneutralität bis 2045 bedeutet, dass in Deutschland bereits in 22 Jahren nur noch so viel CO₂ ausgestoßen werden darf, wie der Atmosphäre an anderer Stelle entzogen wird. Der klimaneutrale Umbau einer der größten Volkswirtschaften der Welt ist eine gigantische Aufgabe für die gesamte Gesellschaft.

Trotz des hohen Wirtschaftswachstums sind die Treibhausgasemissionen seit 1990 bereits um 36 Prozent gesunken. Die Emissionsintensität der Wirtschaft konnte in den vergangenen 30 Jahren um 70 Prozent reduziert werden.

Konnten anfangs vor allem die Low Hanging Fruits geerntet werden, stellt die Dekarbonisierung ganzer Industriezweige, wie beispielsweise Stahl, Chemie oder Zement, die Unternehmen inzwischen vor ungleich größere Herausforderungen. Gleiches gilt für klimaneutrale Mobilität und eine CO₂-freie Wärmeversorgung. Dennoch konnten in diesen Bereichen enorme Fortschritte beim Klimaschutz erreicht werden. In allen Wirtschaftsbereichen werden klimafreundliche Alternativen zu den bisherigen Technologien entwickelt und zur Marktreife gebracht. Vieles davon hat das Potential, nicht nur die Emissionen in Deutschland erheblich zu verringern, sondern weltweit zum Klimaschutz beizutragen. Das gilt für die wasserstoffbasierte Stahlproduktion ebenso wie für elektrifizierte Cracker in der Chemieindustrie oder den Einsatz von Strom als Energiequelle im Verkehrssektor, sei es als Ladestrom im Elektroauto oder als Basis für E-Fuels im Verbrennungsmotor.

All diese Entwicklungen haben eines gemeinsam: Sie sind nicht das Ergebnis staatlicher Vorgaben, sondern des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs um die besten Ideen. Dabei wird der Kostenwettbewerb neben steigenden Energiepreisen vor allem durch klimapolitische Anreize, insbesondere in Form des Emissionshandels getrieben. Das stetig sinkende CO₂-Limit und der damit einhergehend steigende CO₂-Preis zwingt die Unternehmen schon heute an den klimafreundlichen Technologien von morgen zu arbeiten. Klar ist, dass nicht jede Idee am Ende auch funktioniert. Und nicht alles, was funktioniert, setzt sich durch. Aber in einem fairen Wettbewerb muss jede Idee die gleiche Chance haben.

Eine selektive Industriepolitik ist mit unserer offenen Gesellschaft nicht vereinbar. Mit dem konsequent technologieoffenen Ansatz der Zukunftsstrategie Forschung und Innovation wird der richtige Weg beschritten, um sowohl die Wettbewerbsfähigkeit auf der einen Seite zu stärken, als auch unsere Lebensgrundlage auf der anderen Seite zu schützen. Jede politische Technologieentscheidung, egal ob direkt durch Verbote und Regulierung oder indirekt durch Subventionen, verhindert potentiell die Entwicklung weiterer Alternativen. Das senkt nicht nur den Anreiz zu inkrementellen Klimaschutzmaßnahmen, die in der Summe große Effekte haben können, sondern reduziert auch die Wahrscheinlichkeit disruptiver Klimaschutzinnovation, die unerwartet große Klimaschutzpotentiale erschließen. Wenn etwa die Politik den Verbrennungsmotor zum Auslaufmodell erklärt und E-Fuels, falls überhaupt, nur zeitlich eng begrenzt und als Nischenprodukt im Straßenverkehr eingesetzt werden sollen, sinkt die Bereitschaft vieler Unternehmen, in die weitere Entwicklung der Technologie oder den Aufbau von Produktionskapazitäten zu investieren. Das kann schlimmstenfalls sogar das Erreichen der Klimaziele gefährden und schränkt unsere Fähigkeit ein, diese gegebenenfalls nachzuschärfen zu können.

Reform des Klimaschutzgesetzes - Verbindlichkeit in der Zielerreichung, Flexibilität in der Umsetzung

Das von der vorherigen Bundesregierung im Jahr 2019 beschlossene Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) hat sich in seiner aktuellen Form und Struktur als untauglich erwiesen. Das KSG gibt für jedes einzelne Jahr exakt vor, wie viele Tonnen CO₂ in den Sektoren Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft sowie Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) ausgestoßen werden dürfen. Auch für die Energiewirtschaft und die Industrie ist ein Ziel bis 2030 definiert, obwohl beide Sektoren bereits dem EU-ETS 1 unterliegen. Verfehlt ein Sektor sein Ziel, muss das zuständige Ministerium ein Sofortprogramm auflegen, um das Erreichen der Sektorziele in den Folgejahren sicherzustellen.

Der zunächst nachvollziehbare Gedanke dahinter ist, dass alle Bereiche bis 2045 klimaneutral sein müssen – und je später insbesondere die Sektoren Verkehr und Gebäude mit der Dekarbonisierung anfangen, desto größer wäre die Gefahr einer Überforderung insbesondere der privaten Verbraucher, die politisch unter Umständen zu einem Aufweichen der Klimaziele führen könnte. Andererseits ist jedoch die Vorstellung abwegig, die Politik könne heute schon exakt vorgeben, wie stark die Emissionen in jedem

einzelnen Sektor bis 2030 sinken müssen. Während der Corona-Pandemie wurde uns vor Augen geführt, wie selbst kurzfristige Prognosen auf Grund unerwarteter Ereignisse zunichte gemacht werden können: Weil im Lockdown sehr viele Menschen zuhause geblieben sind, ist das Verkehrsaufkommen erheblich gesunken, sodass der Sektor sein Ziel entgegen der Erwartungen erreicht hat. Stattdessen hat der Gebäudesektor sein Ziel aus dem gleichen Grund überraschend verfehlt, woraufhin für diesen Bereich ein 11 Milliarden Euro schweres Sofortprogramm aufgelegt werden musste.

Doch auch unter normalen Bedingungen ist die Emissionsentwicklung entscheidend von nicht planbaren und erst recht nicht langfristig vorhersehbaren Faktoren wie der technologischen Entwicklung sowie der konjunkturellen Lage abhängig. Wichtig ist, dass die politisch vorgegebenen Mittelfristziele zuverlässig kontrolliert und verbindlich durchgesetzt werden, um so für Wirtschaft und Verbraucher eine zuverlässige Planungsgrundlage zu gewährleisten. Die im Koalitionsvertrag bereits für 2022 geplante Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes hin zu einer sektorübergreifenden mehrjährigen Gesamtrechnung verfolgt genau dieses Ziel und hat daher nun oberste Priorität für die deutsche Klimapolitik. Im Koalitionsausschuss wurde Ende März 2023 gemeinsam beschlossen, die Einhaltung des deutschen Klimaschutzziele zukünftig anhand einer sektorübergreifenden und mehrjährigen Gesamtrechnung zu überprüfen und den Klimaschutz damit zu einer echten Querschnittsaufgabe der Bundesregierung zu machen. Beim jährlichen Monitoring werden die Ergebnisse aller Sektoren nach ihrem Beitrag zur Gesamtzieelerreichung für die Jahre 2030 und mit Blick auf 2035, 2040 und 2045 bewertet. Zeigt sich bei der aggregierten Betrachtung aller Sektoren, dass die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die Erreichbarkeit des nächsten Zwischenziels in Frage stellen, wird die Bundesregierung auf Basis von Vorschlägen der verantwortlichen Bundesministerien Maßnahmen beschließen, die die Erreichbarkeit des Minderungsziels sicherstellen. Darüber hinaus wird die Bundesregierung für die Jahre 2035, 2040 und 2045 ein Negativemissionsziel festlegen. Aus Sicht der FDP-Bundestagsfraktion wird damit ein wichtiger Schritt zu mehr sektorübergreifender Flexibilität im Klimaschutz gegangen. Letztlich sollte sich die Zielarchitektur der deutschen Klimapolitik weitmöglichst an den Klimaschutzziele der Europäischen Union ausrichten und in der Perspektive mit einem alle Sektoren einbeziehenden EU-Emissionshandel abgestimmt sein.

CO₂-Preis - Mit Marktkräften ins sichere Klimaschutzziel

Um das Erreichen der deutschen Ziele im Rahmen der Lastenteilung der EU-Klimaschutzverordnung (ESR) sicherzustellen, schlägt die FDP-Fraktion vor, den für 2026 geplanten Übergang der nationalen CO₂-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) in ein echtes Emissionshandelssystem auf den Jahresbeginn 2024 vorzuziehen. Ab diesem Zeitpunkt wird eine maximal zulässige Emissionsmenge als Obergrenze (Cap) definiert, die sich aus der jedes Jahr sinkenden Zahl an deutschen Emissionsrechten im Rahmen der EU-Lastenteilungsverordnung ergibt. Der CO₂-Preis bildet sich frei am Markt aus Angebot und Nachfrage dieser von Jahr zu Jahr abnehmenden Menge dem Markt zur Verfügung stehender Emissionsrechte. Dabei ist auf eine Kompatibilität mit dem neuen EU-ETS 2 für die Bereiche Verkehr, Gebäude und andere Emittenten zu achten. Einen übermäßigen Preisanstieg können wir mit der Nutzung der ESR-Flexibilität verhindern, indem wir eine Preisstabilitätsreserve aus Zertifikaten der kommenden Zielperiode bilden und diese bei Bedarf in den Markt geben. Die Gesamtemissionen bis 2030 steigen dadurch nicht. Das Vorziehen von Emissionen aus späteren Jahren ist sinnvoll, weil der kurzfristige Umstieg auf klimafreundliche Technologien vor allem für viele private Verbraucher im Verkehrs- und Gebäudesektor nicht möglich ist, während gegen Ende des Jahrzehnts spürbare Effekte durch mehr und kostengünstigere Klimaschutztechnologien (Elektroautos und Wärmepumpen) sowie eine größere Verfügbarkeit von klimafreundlichen Kraftstoffen und Wasserstoff zu erwarten sind. Allein die Aussicht auf steigende Preise in der Zukunft gibt Anreize in die Vermeidung von Emissionen zu investieren. Gleichzeitig stellt der die gesamten ESR-Sektoren übergreifende Ansatz sicher, dass immer dort besonders viel CO₂ vermieden wird, wo der finanzielle Aufwand dafür gering ist. Das wirkt wie eine eingebaute Kostenbremse. Zudem wollen wir das im Koalitionsvertrag vereinbarte Klimageld zügig einführen und dafür eine solide Finanzierung absichern.

Unsere Kernforderungen sind:

- eine am deutschen Beitrag zur EU-Lastenteilungsverordnung orientierte maximal zulässige Emissionsobergrenze begrenzt die jährlich auszugebenden Emissionsrechte,
- ein sich frei am Markt bildender CO₂-Preis,
- volle Kompatibilität des BEHG mit dem neuen EU-ETS 2 für die Bereiche Verkehr, Gebäude und andere Emittenten,
- eine Preisstabilitätsreserve zum Schutz vor übermäßigem Preisanstieg unter der Nutzung der Flexibilitätsoptionen der EU-Lastenteilungsverordnung,
- ein aus den BEHG-Einnahmen finanziertes Klimageld als Sozialausgleich.

CCS und CCU – Wegbereiter für eine klimaneutrale Industrie und Negativemissionen

Das 1,5-Grad-Ziel steht und fällt mit dem Einsatz von Negativemissionstechnologien und der unterirdischen Speicherung von CO₂ (CCS; Carbon Capture and Storage) im großen Maßstab – das ist spätestens seit dem Sonderbericht des Weltklimarats IPCC zum 1,5-Grad-Ziel aus dem Jahr 2018 wissenschaftlicher Konsens. Der 2022 erschienene 6. Sachstandsbericht des IPCC bestätigt dies abermals. Einerseits dürfen technisch schwer vermeidbare Emissionen zukünftig nicht mehr das Klima belasten, andererseits muss es perspektivisch gelingen, der Atmosphäre CO₂ wieder zu entziehen, um das Klima zu stabilisieren. Unser Ziel muss eine CO₂-Kreislaufwirtschaft mit einer negativen Nettobilanz sein. Die notwendigen Technologien und Märkte dafür müssen jetzt auf den Weg gebracht werden.

In Deutschland ist CCS jedoch auf Grund der Restriktionen des Kohlendioxidspeicherungsgesetzes (CCS-Gesetz) faktisch verboten. Auch für den Export von CO₂ in Länder wie Norwegen, die offensiv um das CO₂ aus anderen europäischen Ländern werben, um es tief unter der Nordsee dauerhaft sicher zu speichern, fehlen die rechtlichen Rahmenbedingungen. Mit einer Ergänzung zum Artikel 6 des Protokolls zum Londoner Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (London-Protokoll) wurde der grenzüberschreitende CO₂-Transport zwecks Speicherung im tiefen Untergrund unter dem Meeresboden ermöglicht. Eine Ratifizierung dieses Textes durch die Bundesregierung steht bislang noch aus.

Damit Klimaneutralität nicht nur ein Ziel auf dem Papier bleibt, sondern tatsächlich erreichbar wird, haben wir Freie Demokraten und bereits in der vergangenen Legislaturperiode als einzige Fraktion konsequent dafür eingesetzt, CCS in Deutschland sowie den CO₂-Export zu ermöglichen. Denn die vollständige Dekarbonisierung der Industrie ist ohne CCS nicht denkbar. Dabei war für uns immer klar, den Einsatz von CCS auf unvermeidbare industrielle Restemissionen beispielsweise in der Zementindustrie, auf die Emissionen der Wasserstoff-Produktion sowie auf Negativemissionstechnologien zu begrenzen.

CCS ist nicht nur Wegbereiter für eine klimaneutrale Industrie, sondern auch, um negative Treibhausgasemissionen zu erreichen. Viele 1,5-Grad-Szenarien des IPCC führen erst nach einem zeitweiligen Überschreiten dieser Grenze zum Ziel, indem der Atmosphäre anschließend mehr CO₂ entnommen als hinzugefügt wird. Natürliche Senken leisten zwar einen wichtigen Beitrag, können aber alleine nicht die erforderliche Größenordnung an Kohlenstoffentnahme liefern und gewährleisten außerdem keinen dauerhaft sicheren CO₂-Entzug. Als Basis für Negativemissionstechnologien wie BECCS (Bioenergy with Carbon Capture and Storage) und DACCS (Direct Air Carbon Capture and Storage) ist CCS deshalb umso bedeutender. Tatsächlich stehen diese Technologien bereits in den Startlöchern, um den Markt zu erobern. Deutschland selbst ist inzwischen ein wichtiger Anbieter von CCS-Technologien. Daher dürfen die gesetzlichen Rahmenbedingungen Deutschland weder zu einem Bremser noch bloßem Trittbrettfahrer dieser Entwicklung machen. Wir sollten uns vor allem nicht allein darauf verlassen, dass unsere europäischen Nachbarn uns ihre Speicherkapazitäten zur Verfügung stellen, sondern eigene Potentiale optimal ausschöpfen.

Im Koalitionsvertrag haben wir uns gemeinsam mit unseren Partnern in der Ampel darauf verständigt, eine Strategie für den Umgang mit unvermeidbaren Restemissionen zu erarbeiten. Der im Dezember von der Bundesregierung verabschiedete Evaluierungsbericht zum CCS-Gesetz zeigt ebenso deutlich die Potentiale wie die Sicherheit der CO₂-Speicherung. Durch eine sorgfältige Standortauswahl können Risiken sowohl für die Umwelt als auch für die Menschen quasi ausgeschlossen werden. Der Evaluationsbericht ist eine gute Grundlage für eine Carbon-Management-Strategie, die neben der Speicherung auch die CO₂-Nutzung (CCU) in den Blick nehmen muss. Denn CO₂ ist nicht nur ein Abfallprodukt, sondern kann in vielen Fällen auch als industrieller Rohstoff für eine klimaneutrale Kreislaufwirtschaft verwendet werden.

Auch in einer klimaneutralen Wirtschaft wird Kohlenstoff für vielfältige Anwendungen als Rohstoff benötigt. Daher muss es gelingen, den vorhandenen Kohlenstoff unter Nutzung Erneuerbarer Energieträger immer wieder neu zu verwenden. Bereits heute sollte daher die Markteinführung von Techniken zur Kohlenstoffkreislaufführung und rohstofflichen Kohlenstoffgewinnung aus der Atmosphäre (CCU) gefördert werden.

Unsere Kernforderungen sind:

- ein Ersatz des restriktiven, auf die Erforschung, Erprobung und Demonstration der CO₂-Speicherung beschränkten Kohlendioxid-Speicherungsgesetz (KSpG) durch ein an die Erfordernisse einer CO₂-Kreislaufwirtschaft angepasstes Kohlendioxidkreislaufwirtschafts- und -speicherungsgesetz (KoKSG), mit dem die sichere kommerzielle Anwendung verlässlich geregelt wird,
- die Ratifizierung der Ergänzung zu Artikel 6 des Protokoll zum Londoner Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (London-Protokoll) zur Schaffung der rechtlichen Voraussetzung deutscher CO₂-Exporte,
- eine forcierte Entwicklung von CO₂-Infrastrukturen durch einen intensiven Dialogprozess mit allen beteiligten Akteuren der Wirtschaft und Zivilgesellschaft, die Erarbeitung einer Langfriststrategie, die Förderung konkreter Projekten auf nationaler und europäischer Ebene und die Berücksichtigung des CO₂-Transport in der Infrastrukturplanung,
- besonders wichtige, im überragenden öffentlichen Interesse liegende Vorhaben der CO₂-Infrastruktur bei Planungs-, Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren zu priorisieren,
- ein Einsatz der Bundesregierung für ein eigenständiges europäisches Ziel für Negativemissionstechnologien mit CCS, um eine schnelleren Marktreife von Verfahren zur Abscheidung, des Transports und der Speicherung von CO₂-Emissionen zu erreichen,
- die Integration von Negativemissionstechnologien in den EU-Emissionshandel als finanzieller Investitionsanreiz, ohne Möglichkeit das strikte CO₂-Limit zu umgehen.
- eine internationale Kooperationen eingehen, um Entwicklungs- und Schwellenländer bei der Erkundung und Marktentwicklung ihrer CO₂-Speicherpotenziale zu unterstützen,
- eine Verbesserung der Marktanreize für die CO₂-Kreislaufwirtschaft durch optimale Rahmenbedingungen für synthetische, klimaneutrale Kraft- und Brennstoffe.

Klimaneutraler Wasserstoff - Bunt ist besser

Wasserstoff ist in einer klimaneutralen Wirtschaft ein wichtiger Energieträger. Nicht nur in der energieintensiven Industrie, sondern auch im Verkehr und in der Wärmeversorgung sehen wir große Potentiale für den Wasserstoffeinsatz. Um den Wasserstoffhochlauf zu beschleunigen, sollten alle Formen der klimaneutralen Wasserstoffproduktion genutzt werden können. Nur so wird es gelingen, für breite Anwendungsfelder eine bedarfsgerechte Wasserstoffversorgung zu günstigen Kosten zu ermöglichen. In Deutschland wird perspektivisch vorwiegend grüner Wasserstoff produziert. Wo aber umfangreiche CO₂-Speicherpotentiale günstig erschlossen werden und preiswerter klimaneutraler Strom verfügbar ist,

können auch blauer und türkiser Wasserstoff gewonnen werden. Wichtig ist deshalb technologieoffene Rahmenbedingungen für die Produktion, den Transport und die Anwendung von klimaneutralem Wasserstoff zu setzen.

Da Deutschland in Zukunft von Wasserstoffimporten abhängig sein wird, gilt es schon heute einen optimalen Rahmen für einen diversifizierten und preiswerten Import klimaneutralen Wasserstoffs zu setzen. Im Rahmen von Wasserstoffpartnerschaften sollten optimale Bedingungen für eine Beteiligung der deutschen Wirtschaft am globalen Aufbau von Wasserstofferzeugungsanlagen und der nötigen Transportinfrastruktur geschaffen werden. Gleichzeitig müssen ausreichende Infrastrukturkapazität für die Wasserstoffeinfuhr zur Verfügung stehen. Den Netzbetreibern sollte der bedarfsgerechten Aus- und Umbau der Gasinfrastruktur so einfach wie möglich gemacht werden. Die geplante Umrüstung der LNG-Terminals auf Wasserstoff und seine Derivate ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

Beim Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft sollte sich der Staat auf seine Kernkompetenzen beschränken. Die liegen in der Gewährleistung optimaler Investitionsbedingungen und der Förderung von Forschung und Entwicklung. Wir fordern schnelle und unbürokratische Planungs- und Genehmigungsverfahren. Auch die finanzielle Förderung von besonders innovativen Konzepten und Demonstrationsvorhaben kann sinnvoll sein. Kein Bedarf besteht an einer direkten unternehmerischen Beteiligung des Staates an Anlagen und Infrastrukturen der Gas- und Wasserstoffwirtschaft. Wir wollen einen Wasserstoffmarkt fördern, keine staatlichen Monopole.

Unsere Kernforderungen sind:

- eine uneingeschränkte regulative und förderpolitische Gleichstellung aller klimaneutralen Verfahren der Wasserstoffgewinnung und -nutzung,
- im Rahmen von internationalen Wasserstoffpartnerschaften der Wirtschaft den Zugang zu und den Aufbau von Wasserstoffproduktionskapazitäten und der notwendigen Infrastruktur erleichtern,
- eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Wasserstoffproduktion und der notwendigen Infrastruktur.

Beim Klimaschutz im Verkehr über den Tellerrand hinausdenken

Der Schlüssel für den Übergang in einen klimaneutralen Verkehrssektor ist der Ersatz von fossilen Kraftstoffen durch klimaneutraler Energieträger. Auch wenn es sinnvoll ist, durch den Ausbau des Schienennetzes und des ÖPNV sowie eine bessere Radinfrastruktur die Alternativen zum individuellen Automobilverkehr zu verbessern, ist ein dogmatischer Verzicht auf das eigene Auto kein wünschenswertes politisches Ziel. Denn die Wahlfreiheit individueller Mobilität ist für uns Freie Demokraten ein menschliches Grundbedürfnis, das nicht nur in urbanen Ballungsgebieten, sondern insbesondere auch auf dem Land gewährleistet werden muss.

Trotz kontinuierlich steigender Fahrleistung sind die Emissionen im Verkehr nicht weiter gestiegen. Dennoch gilt es, die CO₂-Vermeidungspotentiale zu nutzen, damit der Verkehr einen angemessenen Beitrag zum Klimaschutz leistet. In den vergangenen Jahren wurden bereits wichtige Weichen dafür gestellt: Die Elektromobilität ist zunehmend alltagstauglicher geworden. So konnte die Batteriereichweite erhöht werden, ohne dass die Neuwagenpreise für Elektroautos angestiegen sind. Das FDP-geführte Bundesverkehrsministerium unterstützt diese Entwicklung durch den massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte konnte in den letzten zwei Jahren verdoppelt werden. Außerdem hat die Entwicklung klimaneutraler Kraftstoffe erhebliche Fortschritte gemacht. Diese können fossilen Kraftstoffen zunehmend beigemischt werden und diese perspektivisch ganz ersetzen.

Die wichtigste politische Entscheidung war jedoch die Ausweitung des EU-Emissionshandels unter anderem auf den Verkehrssektor. Die strikt begrenzte und jährlich sinkende Menge der zulässigen

Emissionen wird tendenziell zu einem immer höheren CO₂-Preis führen, der den Umstieg auf klimafreundliche Alternativen zunehmend attraktiver macht. Ob und in welchem Maße sich die Menschen dabei für den Umstieg auf ein Elektroauto oder für die Nutzung klimafreundlicher Kraftstoffe im Verbrennungsmotor entscheiden, wollen wir ihnen selbst überlassen. Fakt ist jedoch, dass selbst dann noch für Jahrzehnte von Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW auf unseren Straßen wären, wenn ab 2035 nur noch Elektroautos neu zugelassen würden. Der Einsatz klimafreundlicher Kraftstoffe ist daher in jedem Fall unverzichtbar, um das deutsche Klimaziel bis 2030 zu erreichen.

Neben Biokraftstoffen, die einen wichtigen, aber auf Grund natürlicher Restriktionen auch nur begrenzten Beitrag leisten können, kommen hier insbesondere E-Fuels infrage. Sie werden aus klimaneutralem Strom und CO₂ hergestellt, das aus der Atmosphäre oder Verbrennungsgasen fossiler Energieträger stammt. Für die relative Wettbewerbsfähigkeit von E-Fuels im Verbrennungsmotor sind gegenüber batterieelektrischen Antrieben verschiedene Einsatzparameter entscheidend. Auf der Produktionsseite ist es vor allem die Verfügbarkeit von billigem klimaneutral erzeugtem Strom, das Energiespeicherpotential und die leichte Transportierbarkeit auf einer vorhandenen und vollständig entwickelten Infrastruktur, auf der Nutzungsseite die Vorteile hoher Energiedichte und eines ausgebauten Tankstellennetzes.

Die im Gegensatz zur direkten Nutzung von Strom geringere Energieeffizienz ist nur bei einer sehr oberflächlichen Betrachtungsweise ein schlüssiges Argument gegen die Nutzung von E-Fuels. Denn im Gegensatz zum Ladestrom für Batterien können flüssige Kraftstoffe weltweit transportiert und daher in Regionen produziert werden, in denen Strom aus Wind- und Sonnenenergie erheblich kostengünstiger als in Europa hergestellt werden können. E-Fuels sind überdies ein logistisch einfach handhabbarer Energiespeicher. Diese Eigenschaften und die Vorteile bei den Nutzern (hohe Energiedichte/Reichweite, dichtes Versorgungsnetz, kurze Tankzeiten) können die bei der Umwandlung und dem Transport entstehenden Effizienznachteile relativ zur leitungsgebundenen Energieversorgung von batterieelektrischen Fahrzeugen kompensieren. Inwieweit sich unterschiedliche Antriebe und Energieträger in unterschiedlichen Mobilitätsanwendungen durchsetzen, wollen wir dem Marktwettbewerb und der Anreizwirkung des CO₂-Preises überlassen. Letztlich wird jeder Bürger auf der Basis seiner ganz individuellen Mobilitätsbedürfnisse eine Entscheidung treffen. Eine planwirtschaftliche Priorisierung von Energieträgern und Antriebskonzepten durch einseitige Förderung oder regulative Privilegien lehnen wir ab. Wir haben erreicht, dass E-Fuels zukünftig als klimaneutrale Kraftstoffoption ohne Einschränkung an allen Tankstellen angeboten werden können.

Das als Ergänzung zum Emissionshandel sinnvollste Instrument zur Förderung klimafreundlicher Technologien ist die Treibhausgas-minderungsquote (THG-Quote). Dabei wird auch auf die Mehrfachanrechnung von bestimmten Technologien gesetzt. Dies ist insofern sinnvoll, um die klimafreundlichen Alternativen anzureizen. Aber dadurch, dass die Klimawirksamkeit der E-Mobilität bei der Berechnung der Klimawirksamkeit künstlich besser als die der E-Fuels bewertet wird, werden diese in ihrem Markthochlauf sogar zusätzlich ausgebremst. Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, werden wir die THG-Quote nach Verabschiedung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie möglichst technologieneutral ausgestalten, damit alle klimaneutralen Antriebstechnologien denselben extra Marktschub bekommen.

Umfangreiche Klimaschutzpotentiale versprechen wir uns aus der Optimierung des Verkehrsflusses der einzelnen Verkehrsträger und zwischen diesen. Intelligente Systeme der Verkehrssteuerung und Fahrzeugkommunikation können den Verkehr verstetigen und Mehremissionen durch permanente Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge sowie Staus vermeiden helfen. Hierbei sind auch die Potentiale des autonomen Fahrens zu nutzen und das Vertrauen in diese Technik zu fördern. Wir prüfen eine konsequente Weiterentwicklung der vorhandenen Nutzerfinanzierung im Straßengüterverkehr, auch um den Erhalt und die Planung der Straßeninfrastruktur wirklich bedarfsgerecht finanzieren zu können. Im Gegenzug könnten bestehende steuerliche Belastungen des Straßenverkehrs deutlich, ohne negative Umwelteffekte reduziert werden. Problemstellen in der Verkehrsinfrastruktur, die den Verkehrsfluss hemmen und die Taktung der Bahn verzögern, müssen schnellstmöglich identifiziert und im Rahmen von Sanierungs-, Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen beseitigt werden. Eine an zukünftige Bedarfe

optimal angepasste Verkehrsinfrastruktur dient vor allem auch dem Klimaschutz, auch im Hinblick auf die verkehrsträgerübergreifende Reduzierung infrastrukturbedingter Emissionen. Aus diesem Grund muss die Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten drastisch verkürzt werden. Verkehrsminister Volker Wissing legte bereits umfassende Maßnahmen vor, um die jahrelang aufgestauten Probleme der Infrastruktur verkehrsträgerübergreifend rasch zu beseitigen.

Unsere Kernforderungen sind:

- eine ambitionierte THG-Quote ohne diskriminierende Mehrfachanrechnung einzelner Energieträger,
- eine Erhöhung der Quoten für Biokraftstoffe in der THG-Quote auf das in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie der EU (RED II) maximal zulässige Maß,
- eine im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel verstärkte Förderung der Forschung und Entwicklung im Bereich klimafreundlicher Mobilität,
- Mindestabnahmemengen klimaneutraler Kraftstoffe durch öffentliche Betreiber von Fahrzeugen von Verbrennungsmotoren,
- Importpartnerschaften mit Ländern, in denen ausreichende Mengen erneuerbaren Stroms für eine hochskalierte Kraftstoffproduktion zur Verfügung stehen,
- eine intelligente digitale Verkehrssteuerung für einen optimierten Verkehrsfluss sowie die konsequente Fortentwicklung der Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur,
- Problemstellen in der Verkehrsinfrastruktur durch eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren schnellstmöglich beseitigen.

Klimaneutral bauen und wohnen

Der Gebäudesektor allein ist für fast ein Drittel des CO₂-Ausstoßes und für 35 Prozent des Endenergieverbrauchs in Deutschland verantwortlich. Damit ist er für die Erreichung der Klimaziele mitentscheidend. Auf dem Weg in die Klimaneutralität müssen wir aber einen weiteren Anstieg der Wohn- und Nutzungskosten der Gebäude vermeiden. Denn schon jetzt sorgen die energetischen Anforderungen an Gebäude für hohe Kosten, die wiederum die Entstehung von bezahlbarem Wohnraum hemmen. Unser Ziel sind CO₂-Einsparungen im Gebäudesektor, den Weg dorthin legen wir in die Hände der Bau- und Immobilienwirtschaft. Technologieoffenheit, Markt und Wettbewerb sind auch hier die besten Innovationstreiber.

Die aktuellen Vorgaben, die sich hauptsächlich am energetischen Zustand des Gebäudes und seinem Primärenergiebedarf orientieren, sind nicht nur kompliziert und teuer, sondern bremsen auch den Einsatz innovativer Technologien. Ziel einer grundlegenden Reform des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) muss daher der Fokus auf die Emissionseffizienz sein.

Trotz hoher staatlicher Fördersummen konnten die CO₂-Emissionen im Gebäudesektor in den letzten Jahren nicht deutlich gesenkt werden. Die Kriterien der Fördersystematik für Bestand und Neubau müssen demnach zukünftig technologieoffen an den CO₂-Emissionen ausgerichtet werden und nicht mehr an der Energieeffizienz. Auch muss es möglich sein, die Anforderungen bilanziell quartiersbezogen zu erreichen. Mit dem Quartiersansatz ließen sich die Ziele des GEG deutlich kostengünstiger erreichen, da dadurch in einem Verbund von Gebäuden die baulichen Maßnahmen und Energieversorgungstechnik ganzheitlich optimiert werden können. Im Bereich der Heizanlagen sollen Hybridheizungen und H₂-ready-Heizungen auch weiterhin zulässig bleiben. Was zählt ist, dass das Gesamtsystem einen Beitrag zum Klimaziel leistet.

Sobald das BEHG auch den Brennstoffeinsatz im Gebäudebereich unter den gemeinsamen CO₂-Deckel mit Verkehr und Gewerbe stellt, verlieren die Effizienzvorgaben im GEG praktisch ihre Funktion. Ab diesem Zeitpunkt erreichen wir über die Anreize des CO₂-Preises einen optimalen Beitrag des Gebäudebereichs zur Erreichung des deutschen Klimaneutralitätsziels. Daher sollten diese Anforderungen im Rahmen der europarechtlichen Möglichkeiten sukzessive abgebaut werden. Ebenso sollte sich Deutschland auf europäischer Ebene dafür einsetzen, die Effizienzanforderungen an den Neubau, den

Gebäudebestand sowie Heiz-, Kühl- und Lüftungsanlagen zugunsten der Wirkung des CO₂-Preises zu entschärfen, um eine unnötig teure Doppelregulierung zu vermeiden. Spätestens mit der Einführung des EU-ETS II für Verkehr, Gebäude und Gewerbe auf EU-Ebene müssen die EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) und der Energieeffizienz-Richtlinie (EED) an die Realitäten eines EU-weiten Emissionshandels angepasst werden. Hier sollte sich die Bundesregierung klar für eine Abschaffung von Effizienzanforderungen aussprechen.

Unsere Kernforderungen sind:

- eine umfassende Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes, um darin die Bilanzierung von CO₂ in den Mittelpunkt zu stellen und zur Erreichung der Emissionsziele technologieoffen alle Maßnahmen und Technologien zuzulassen, die zur Vermeidung von CO₂ beitragen,
- die Stärkung des Quartiersansatzes im GEG, um ihn als gleichwertige Bilanzierungsmöglichkeit im GEG weiterzuentwickeln,
- Effizienzvorgaben im GEG im Zuge einer zielkonsistenten, sektorübergreifenden CO₂-Bepreisung auf das EU-weit notwendige Mindestmaß reduzieren,
- auf den EU-Gesetzgebungsprozess hinzuwirken, um klimapolitische Doppelregulierungen abzubauen und die Emissionseffizienz in den Mittelpunkt der klimapolitischen Betrachtung des Gebäudesektors zu rücken.

Wälder, Moore, Böden und Ozeane - Natürliche CO₂-Senken stärken

Rund die Hälfte der Treibhausgase, die wir Menschen ausstoßen, werden von natürlichen Ökosystemen aufgenommen und gelangen nicht in die Atmosphäre. Eine dementsprechend große Bedeutung haben natürliche Senken für den Klimaschutz. National wie international braucht es mehr Aufforstungen und den Schutz bestehender Wälder und Moore. Die Wiedervernässung von Mooren stoppt den Austritt klimaschädlicher Gase aus den trockengelegten Moorböden. Damit einher geht auch eine veränderte Nutzung, beispielsweise durch Paludikulturen. Der Schutz und die Wiederherstellung von Mooren im Einklang mit einer Nutzung adressiert die Bundesregierung in der neuen Moorschutzstrategie und im Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz. Bei der Speicherleistung von Wäldern spielen nicht nur die klimatischen Bedingungen eine Rolle - tropische Wälder wachsen deutlich schneller und speichern entsprechend mehr CO₂ - sondern auch die Baumart und die Bewirtschaftung der Wälder. Wird Holz zum Beispiel beim Bau oder in Möbeln verwendet, wird das gespeicherte CO₂ langfristig gebunden. Im Wald entstehen durch Aufforstung neue Kohlenstoffsinken.

Insbesondere unsere Ozeane speichern einen Großteil des Kohlenstoffdioxids. Dabei spielen Kelpwälder und Seegraswiesen eine wichtige Rolle - auch als Biodiversitätshotspots. Seetang-Wälder speichern CO₂ sogar effektiver als terrestrische Wälder. Eine gesunde Meeresflora leistet somit nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Gesundheit des Ökosystems Ozean, sondern auch zum Klimaschutz.

Wir wollen internationale Anreize zur natürlichen CO₂-Bindung schaffen – zum Beispiel durch Belohnung der langfristigen Bindung von CO₂ durch das Emissionshandelssystem. Dabei muss auf eine langfristige Sicherung entsprechender Projekte geachtet werden, sodass Bäume beispielsweise wachsen können und nicht binnen weniger Jahre wieder verschwinden.

Auch eine moderne Landwirtschaft spielt beim Klimaschutz eine wichtige Rolle. Durch Carbon Farming kann Kohlenstoff im Boden gespeichert und dessen Freisetzung in die Atmosphäre verhindert werden.

Unsere Kernforderungen sind:

- eine marktnahe, wettbewerbliche Belohnung der CO₂-Speicherung von Flächen,

- eine im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel effiziente Förderung von Bewirtschaftungsformen, die die Kohlenstoffspeicherkapazität steigern,
- der internationale Einsatz der Bundesregierung für den Schutz und die Wiederherstellung von Ökosystemen mit besonders großer Kohlenstoffspeicherkapazität.

Klimaschutz aus der Theorie in die Praxis holen - die richtigen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen

Die klügsten Klimaschutzstrategien und -maßnahmen können ihre Wirkung nicht optimal entfalten, wenn ihnen in der realen Umsetzung Steine in den Weg gelegt werden – zum Beispiel durch fehlende Arbeitskräfte, überbordende Bürokratie und lange Planungs- und Genehmigungsverfahren. Es ist deshalb auch eine zentrale Aufgabe der Politik, für die passenden Weichenstellungen zu sorgen.

Das Handwerk braucht endlich die Anerkennung, die es als eine der wichtigsten Klimaschutzbranchen verdient. Mit einer Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive müssen wir dafür sorgen, dass die erforderlichen Personalkapazitäten aufgebaut und gesichert werden können. Bürokratische Fesseln wollen wir rigoros lösen, um Kreativität, Innovation und Flexibilität freizusetzen.

Mit dem vom FDP-geführten Bundesjustizministerium vorgelegten Planungsbeschleunigungsgesetz werden unnötig lange Verfahren bald der Vergangenheit angehören. Die Fortschritte, die wir bei der Planung und Genehmigung von Anlagen in der Energiewirtschaft erreicht haben, müssen wir auch auf die Wirtschaft übertragen.

Unsere Kernforderungen sind:

- im Rahmen der Exzellenzinitiative Berufliche Bildung insbesondere die Bedeutung der Klimaberufe im Handwerk positiv herausstellen,
- bei der Stärkung der Berufsorientierung in Gymnasien die Rolle des Handwerks beim Klimaschutz aktiv einbeziehen,
- bei der Umsetzung der Fachkräftestrategie und des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes auf den Bedarf an Fachkräften in Klimaberufen achten und die unbürokratische Anerkennung entsprechender Abschlüsse hinwirken,
- dauerhaft schnellere Genehmigungsverfahren für Klimaschutzinvestitionen in der Industrie nach dem Vorbild der privilegierten Genehmigungsverfahren für Erneuerbare Energieträger,
- eine weitere Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in den einschlägigen Rechtsbereichen (Baurecht, Umweltrecht) identifizieren und rechtlich umsetzen.

Mit dem Klimaclub den Weg zum internationalen CO₂-Preis ebnen

Ohne eine international ausgerichtete Klimaschutzstrategie verkommt nationaler Klimaschutz zum Symbol. Das globale Gemeingut Klimaschutz kann keine Einladung zum Nichtstun sein. Zwar hat sich Deutschland, gemeinsam mit allen anderen Mitgliedern der Europäischen Union, zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft bis 2050 verpflichtet. Doch mit einem klimaneutralen Europa ist der Klimawandel nicht aufzuhalten. Der Gefahr, dass Maßnahmen zum Klimaschutz in Europa zur Abwanderung der Industrie und damit auch deren Emissionen in anderen Ländern führen, wenn wir den ökonomischen Rahmen falsch

setzen, müssen wir unbedingt begegnen. Daher wollen wir den internationalen Klimaschutz so ausrichten, dass es im Interesse aller Länder ist, sich aktiv einzubringen.

Wir brauchen einen offenen Klimaclub, in dem eine wachsende Anzahl von Ländern einen immer größeren Anteil der globalen Emissionen gemeinsam wirksam kontrolliert. So lässt sich die Gefahr des Carbon Leakage senken. Je mehr Staaten daran teilnehmen, desto unattraktiver wird es, Klimaschutzanstrengungen durch Abwanderung zu umgehen. Der von den G7-Staaten Ende 2022 gegründete Klimaclub muss schnellstmöglich mit Leben gefüllt werden. Dazu müssen zügig die notwendigen Prozesse und Strukturen aktiviert werden, die einen intensiven und effektiven Austausch über die Rahmenbedingungen für die Dekarbonisierung der Wirtschaft ermöglichen sowie die Arbeit an gemeinsamen Standards, Methodologien und Strategien für alle Wirtschaftsbereiche beschleunigen.

Auch wenn im Fokus des Klimoclubs zunächst die industrielle Dekarbonisierung steht, dürfen sich die gemeinsamen Aktivitäten nicht allein darauf beschränken. Der Klimaclub muss den Weg für einen einheitlichen globalen CO₂-Preis ebnen. Mit einem internationalen Emissionshandel wird jedes Land innerhalb des Klimoclubs in die Lage versetzt, seine Klimaschutzbeiträge kostenminimal zu erreichen. Eine grenzüberschreitende Bilanzierung internationaler Klimaschutzprojekte ermöglicht erhebliche Kosteneinsparung bei der Umsetzung der Nationalen Emissionsminderungsverpflichtungen (NDC). Der einheitliche CO₂-Preis stellt sicher, dass grenzüberschreitend dort investiert wird, wo mit dem geringsten Aufwand der wirksamste Klimaschutz betrieben werden kann. Dadurch erhöht sich die Attraktivität für Nichtmitglieder erheblich, dem Klimaclub beizutreten.

Gerade für Schwellenländer mit derzeit noch hohen CO₂-Emissionen kann der Emissionshandel eine attraktive Eintrittskarte in den Klimaclub sein. Sie erhalten mehr Emissionszertifikate zur Ausgabe oder Versteigerung an dort ansässige Anlagebetreiber, die diese aufgrund häufig kostengünstiger Emissionsvermeidungsmöglichkeiten gewinnbringend an Unternehmen in Industrieländern veräußern können. Von diesem Nord-Süd-Transfer profitiert aber auch die Wirtschaft der Industrieländer, entsteht dadurch doch auch eine kaufkräftige Nachfrage nach Klimaschutztechnologien. Nicht zuletzt beschleunigt der Ausbau einer klimaschonenden Energie-Infrastruktur in Entwicklungs- und Schwellenländern deren Integration in den internationalen Handel.

Aus Sicht der Freien Demokraten muss die gesamte Architektur der europäischen und internationalen Klimafinanzierung gestrafft und wirkungsvoll aufgestellt werden, um möglichst viel privates Kapital zu hebeln. Wir wollen erreichen, dass jeder investierte Euro einen größtmöglichen Klimaschutzeffekt hat. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass die Verhandlungen für ein Umweltgüterabkommen (Environmental Goods Agreement) wieder aufgenommen werden. Besonders umwelt- und klimaschonenden Technologien und Dienstleistungen soll damit ein einfacher internationaler Marktzugang verschafft werden.

Unsere Kernforderungen sind:

- den G7-Klimaclub schnellstmöglich mit arbeitsfähigen Strukturen versehen, eine verbindliche Roadmap erstellen und ein effektives Ergebnismonitoring unter parlamentarischer Kontrolle einrichten,
- ein Konzept für ein globales Emissionshandelsmodell ins Zentrum der Roadmap für den Klimaclub stellen und Vorkehrungen für dessen Umsetzung ergreifen,
- eine zügige Wiederaufnahme der Verhandlungen für ein Umweltgüterabkommen vorantreiben.

Globale Klimaresilienz umfassend stärken

Wir müssen die gesellschaftliche Resilienz gegen die unvermeidlichen Folgen des Klimawandels stärken. Zu schnell und mit zu unsicheren Folgen kommen die Klimaveränderungen auf uns zu, weshalb neben der drängenden Eindämmung des Klimawandels auch die Anpassung an diese Veränderungen zu einer angemessenen Reaktion gehören. Gerade in den ärmsten und am wenigsten entwickelten Staaten (Least

Developed Countries) sind die Folgen des Klimawandels am deutlichsten zu spüren. Die Folgen betreffen nicht nur die Umwelt, sondern führen zu gesellschaftlichen Konflikten um Ressourcen, zu Flucht und Vertreibung, ja zur Destabilisierung ganzer Staaten und Regionen – mit direkten Sicherheitsimplikationen auch für uns.

Zum Kern einer vorausschauenden Klimaaußen- und Entwicklungspolitik gehört für uns Freie Demokraten daher das Mitdenken von Anpassungs- und Resilienzmaßnahmen im Rahmen aller bi- und multilateralen Programme und Verhandlungen.

Oftmals verhindern fehlende Kapazitäten, intransparente staatliche Strukturen, mangelnde Finanzkraft und hohe Armutsquoten eine Klimaanpassung aus eigener Kraft. Als Fraktion der Freien Demokraten bekennen wir uns ausdrücklich zur Unterstützung dieser vom Klimawandel über Gebühr betroffenen Staaten. Wir sehen aber auch: Wirtschaftliche Unterentwicklung und fehlende Governancestrukturen verschärfen die mangelnde Klimaresilienz und verhindern privatwirtschaftliche und öffentliche Investitionen.

Um die international vereinbarte Klimafinanzierung effektiv und zum globalen Nutzen einzusetzen, müssen die betroffenen Länder daher auch durch Governance-Programme und durch eine effektive Wirtschaftsförderung unterstützt werden. Eine rein externe Finanzierung von Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen darf es auf Dauer nicht geben. In einigen Ländern kann bereits ein demokratischer Wandel hin zu einem in seinen Kernaufgaben leistungsfähigen Staat mit einer funktionierenden marktwirtschaftlichen Grundordnung die Klimaresilienz stärken.

International abgesicherte Klimarisikoversicherungen können ein Mittel sein, um direkte Schäden klimabedingter Wetterextreme zu regulieren. Bei der Ausgestaltung der auf der COP27 vereinbarten Finanzierungsfazilität für unvermeidliche Schäden und Verluste (Loss and Damage Fund) müssen sowohl das Verursacherprinzip als auch eine faire Lastenteilung berücksichtigt werden. Zuvor bedarf es jedoch einer breit geführten Diskussion und einer Methode, die entsprechenden Ursachen sowohl zu identifizieren als auch zu monetarisieren. Als Mit-Initiator ist die Bundesregierung aufgerufen, eine breite internationale Unterstützung für die Finanzierung zu sichern und neben relevanten staatlichen auch private Geldgeber zur Beteiligung zu bewegen.

Mit bilateralen Klima- und Entwicklungspartnerschaften sowie den Just Energy Transition Partnerships fördert Deutschland bereits den Übergang zu klimaresilienten und –neutralen Wirtschaften und den Ausbau einer regenerativen Energieversorgung, u.a. durch eine Wasserstoffwirtschaft, die erneuerbare Energien transportier- und speicherbar macht. Ein konsequenter Fokus muss dabei auf die Einbindung der Privatwirtschaft und den Technologietransfer gelegt werden. Um nachhaltiges privatwirtschaftliches Engagement sicherzustellen, bedarf es der Weiterentwicklung institutioneller Rahmenbedingungen für politische, ökonomische und fiskalische Stabilität: Demokratie und Rechtsstaatlichkeit sowie Freihandel. Generell gilt, je stärker die globale Gemeinschaft wirtschaftlich kooperiert und Handelshemmnisse beseitigt, umso besser wird es uns gelingen, die für eine klimaresiliente Menschheit notwendige wirtschaftliche Entwicklung zu beschleunigen.

Unsere Kernforderungen sind:

- Unterstützung von Partnerstaaten bei der Entwicklung und Implementierung von Klimaanpassungs- und Resilienzmaßnahmen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel
- Berücksichtigung des Verursacherprinzips anhand international abgestimmter Kriterien
- Einbeziehung internationaler und privater Geldgeber in die Ausgestaltung und Finanzierung des vereinbarten Loss & Damage Fund
- Unterstützung bei der Schaffung regulatorischer Rahmenbedingungen für privatwirtschaftliche Versicherungslösungen für den Globalen Süden
- Einbindung der Privatwirtschaft und Wissenstransfer in die Klima- und Entwicklungspartnerschaften sowie die Just Energy Transition Partnerships