



Policy Brief

JULI 2020

Klimaschutz in Zeiten von Corona

Sektorielle Entwicklungspfade nutzen!

Key Findings

- Die Klimaschutzziele der deutschen Bundesregierung sind nicht ausreichend.
- Klimaneutralität 2038 muss erreicht werden, um die Pariser Klimaziele zu erfüllen.
- Chancen, die Klimaambitionen zu verschärfen: Überführung der sprunghaften pandemiebedingten in langfristige CO₂-Einsparungen.
- Das Sektorziel 2030 im Verkehr kann bereits 2027 erreicht werden, wenn die angestoßene Mobilitätswende konsequent weitergeführt wird.
- Der Landwirtschaftssektor bietet durch natürliche Senken ungenutztes Potenzial: Jährlich können 7,8 Mio. t CO₂-Äq. zusätzlich gebunden werden.

Kontakt

ExpertInnengruppe Klimaschutz FAU

Willi Bauer - willi.bauer@fau.de

Judith Lange - judith.lange@fau.de

Naomi Pappenberger - naomi.pappenberger@fau.de

Denise Rummel - denise.rummel@fau.de

Design: Nathaniel Muench



**Münchener Rück
Stiftung**

Warum sich gerade etwas ändern kann

Die Ambitionen der deutschen Bundesregierung mit dem Klimaschutzplan 2050, dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem Klimaschutzgesetz erfüllen die Vorgaben des Pariser Abkommens von 2015 nicht. Es besteht eine Ambitions-lücke. Und auch diese unterambitionierten Ziele werden nicht erreicht und führen laut dem Sachverständigenrat für Umweltfragen zu einer Umsetzungslücke¹⁰. Die Klimaschutzziele müssen angepasst und konsequent umgesetzt werden!

Durch die Corona-Krise wurden überproportional Emissionen eingespart. Agora Energiewende zufolge wurde das Ziel von 2020 mit einer Senkung von 40-45% der Emissionen im Vergleich zu 1990 erreicht¹. Darauf muss aufgebaut und Klimaschutz forciert werden! Die Stabilisierung der deutschen Wirtschaft aufgrund der Corona-Krise muss mit den Klimaschutzzielen verbunden werden.

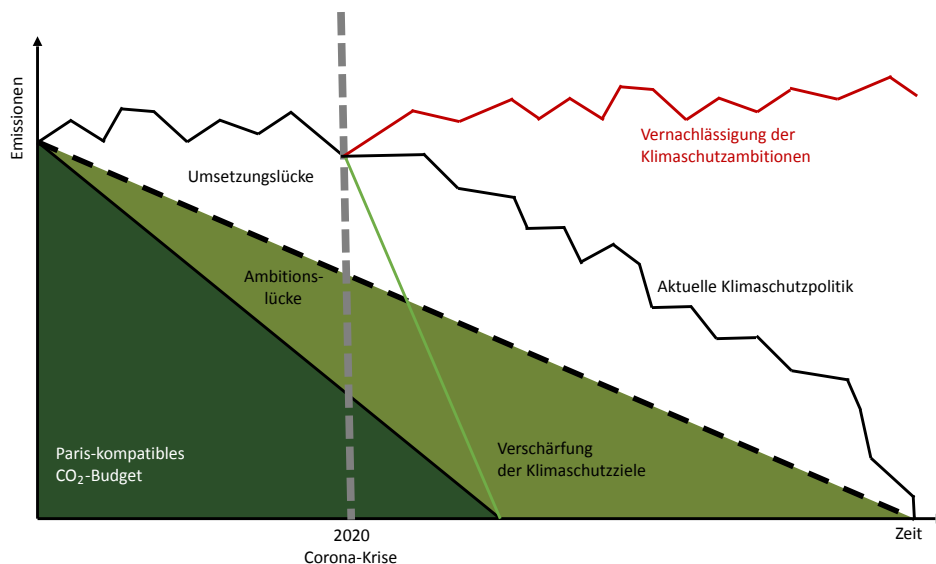
Konjunkturpakete müssen Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit kombinieren. Der Wiederaufbau der strauchelnden Wirtschaft ist eine Chance – vielleicht die letzte – für den Klimaschutz, die genutzt werden muss.

Konkrete Potenziale der Corona-Krise werden zum einen für den Verkehrssektor analysiert. Warum? Dieser ist von der Erreichung seiner Klimaziele am weitesten entfernt. Die Emissionen stagnieren und die Verkehrsleistung nimmt zu. Zum anderen wird der Landwirtschaftssektor aufgrund seiner Senken-Funktion und der schädlichen Methan- und Lachgase herangezogen.

Kohleausstieg und Pariser Ziele in Gefahr

Die Energiewirtschaft hat ihre Emissionsziele 2020 erreicht und nicht zuletzt hat die Corona-Krise den Emissionsrückgang verstärkt. Für 2020 werden krisenbegünstigt Einsparungen von 30-50 Mio. t CO₂-Äq. erwartet¹. Es ist allerdings ein langfristig schädlicher Rebound-Effekt zu befürchten.

Die Windenergie brachte 2019 lediglich 325 Anlagen ans Netz, 2017 waren es noch 1.792⁴. Zudem produzieren andere erneuerbare Energieformen noch nicht ausreichend, um den stetig steigenden Bedarf abzudecken. Des Weiteren vergrößert sich die Produktionslücke durch Atom- und Kohleausstieg. Zusätzlich fiel der CO₂-Preis pandemiebedingt von 24 auf 16 Euro, wodurch konventionelle Energien hochrentabel bleiben. Die erreichten Emissionsziele 2020 dienen dem Sektor als Vorwand um weitere Maßnahmen zu verzögern. Der Kohleausstieg gerät in Gefahr. Das Emissionsziel 2030 wird verfehlt.



Entwicklungspfade vor und nach der Corona-Krise

Quelle: Eigene Darstellung nach Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020

Quellenverzeichnis

- ¹ Agora Energiewende (2020): Auswirkungen der Corona-Krise auf die Klimabilanz Deutschlands. Berlin.
- ² Agora Verkehrswende (2018): Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030. Berlin.
- ³ BMU (2020): Klimaschutz in Zahlen. Berlin.
- ⁴ Bundesverband Windenergie (2020): Windenergie in Deutschland – Zahlen und Fakten. Berlin.
- ⁵ European Commission (2019): Statement of Estimates for the European Commission for the financial year 2020. Brüssel.
- ⁶ Greenpeace (2020): Der Neun-Punkte-Plan. Berlin.

- ⁷ iwd (2020): Begeisterung für das Homeoffice wächst. o. O.
- ⁸ Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, AG 1 (2019): Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor. Berlin.
- ⁹ OECD (2019): Environmental Performance Reviews: Denmark 2019. Paris.
- ¹⁰ Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa. Umweltgutachten 2020. Berlin.
- ¹¹ Statistisches Bundesamt (2020): Pressemitteilung Nr. N 025. Wiesbaden.
- ¹² Umweltbundesamt (2020): Beitrag der Landwirtschaft zu den Treibhausgasemissionen. Dessau-Roßlau.

Beschleunigung der Mobilitätswende



Aufgrund der pandemiebedingt veränderten und stark verringerten Personenverkehrsnachfrage wird 2020 ein unverhoffter Rückgang von 15-25 Mio. t CO₂-Äq. erwartet¹. Um diese Emissionsreduktionen langfristig zu verstetigen sind gezielte Maßnahmen – zusätzlich zum Klimaschutzprogramm – unerlässlich:



Stärkung der Attraktivität und Kapazität von Bus und Bahn

- Die Fahrgastauslastung des ÖPNV brach pandemiebedingt um 40%, auf lediglich 20 Mio. Fahrgäste pro Tag, ein¹¹.
- Durch Imagekampagnen müssen Hygienevorkehrungen im ÖPNV von Unternehmen und Staat überzeugender kommuniziert werden. Zudem erleichtert eine gesteigerte Fahrtenfrequenz ‚social distancing‘.
- Durch Modernisierungsmaßnahmen und Investitionen in die Infrastruktur können über 4 Mio. t CO₂-Äq. jährlich eingespart werden⁶.



Festigung krisenbegünstigter Trends: Klimaschützer Fahrrad

- Radfahren erfreute sich während der Corona-Krise großer Beliebtheit. Dieser Trend muss fortgeführt werden.
- Investitionen in die Radinfrastruktur lohnen sich. Die sozialen Kosten eines Radkilometers sind sechsmal geringer als die eines PKWs².
- Durch kommunale Investitionen und Kaufprämien bis 2.500 Euro für E-Lastenräder lassen sich bis zu 1 Mio. t CO₂-Äq. pro Jahr einsparen⁶.



Emissionseinsparung durch Verringerung des Pendleraufkommens

- 11 Mio. Erwerbstätige arbeiteten während der Krise im Homeoffice⁷.
- Telearbeit verringert Pendlerbewegungen, Verkehrsstaus und Flächenbedarf.
- Eine jährliche Einsparung von bis zu 1,7 Mio. t CO₂-Äq. wird erreicht, wenn ArbeitgeberInnen zukünftig zwei bis drei Tage wöchentlich Homeoffice ermöglichen⁸.

Ausschöpfung des landwirtschaftlichen Potenzials



Auf die Emissionen der Landwirtschaft hat die Corona-Krise keinen Effekt, jedoch rückte der Sektor durch seine Versorgungsfunktion in den Fokus. Zugleich erhielten betriebliche Missstände (z.B. Tönnies-Skandal) mediale Aufmerksamkeit. Um das Emissionspotenzial des Sektors langfristig zu festigen, muss Folgendes umgesetzt werden:



Emissionsreduktion und Tierwohlschutz durch nachhaltige Nahrungsmittelproduktion

- Durch eine Förderung der flächengebundenen Tierhaltung kann das Tierwohl verbessert und Emissionen reduziert werden.
- Mit Lenkungsabgaben auf Düngemittel nach dem dänischen Modell können laut ExpertInenschätzung 3,8 Mio. t CO₂-Äq. in Deutschland eingespart werden^{9,12}.



Inwertsetzung der gesellschaftlichen Wertschätzung

- Initiativen zur Stärkung der Berührungspunkte zwischen BürgerInnen und dem Sektor fördern die Akzeptanz von höheren Preisen für regional produzierte Lebensmittel.
- Das EU-Agrarbudget von 58,2 Mrd. Euro (2020) muss durch den Rat der europäischen AgrarministerInnen zugunsten nachhaltiger Landwirtschaft umgeschichtet werden⁵.



Förderung von natürlichen Senken zur langfristigen Emissionsbindung

- Moore und Wälder sind natürliche Senken, die Resilienz von Ökosystemen fördern und in ihrer Klimaschutzwirkung sehr ergiebig sind.
- Durch einen Umbau von 300.000 Hektar Moorlandschaften zu landwirtschaftlich genutzten Moorböden, sowie einer naturnahen Wiederaufforstung von 25.000 Hektar Waldfläche werden bis zu 7,8 Mio. t CO₂-Äq. pro Jahr gebunden⁶.

Wie die Corona-Krise für den Klimaschutz genutzt werden muss

JULI 2020

1

Nachhaltiges Leitbild und langfristige Transformation statt kurzfristiger Wirtschaftshilfe

Warum? Investitionen in den Umweltschutz hatten nach der Finanzkrise 2009 einen weitaus höheren langfristigen Effekt als Investitionen in Wirtschaft und Sicherheit. Daher muss Klimaschutz in Konjunkturmaßnahmen mitgedacht werden!

2

Verschärfung der Klimaziele

Warum? Selbst bei einer linearen Emissionsreduktion der Größenordnung der letzten Jahre muss die Bundesrepublik 2038 klimaneutral sein, um ihr CO₂-Budget nicht zu überschreiten¹⁰. 2050 ist als Ziel nicht ausreichend.

3

Aufbrechen des Funktionalismus im Klimaschutz und Steigerung der gesellschaftlichen Akzeptanz

Warum? Eine lebenswerte Umwelt muss erhalten bleiben. Klimaschutz muss positiv-emotional mit dem Erhalt des Lebensraums assoziiert werden, nicht als Zusatzbelastung.

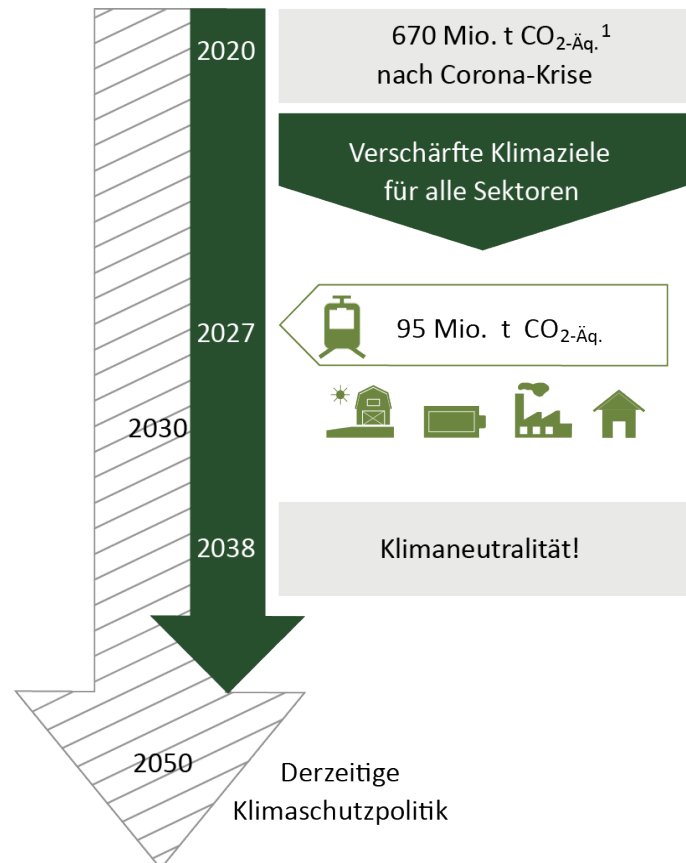
4

Nutzen der Wandlungsbereitschaft

Warum? Durch die Corona-Krise ergibt sich die Möglichkeit, marode globale und nationale Strukturen zu verändern. Diese muss zugunsten des Klimaschutzes genutzt werden.

Pfad zur Klimaneutralität 2038

Quelle: Eigene Darstellung



Sektorielle Potenziale nutzen, Klimaambitionen verschärfen!

Die Corona-Krise ist eine einmalige Chance, neue Wege im Bereich Klimaschutz einzuschlagen. Diese muss genutzt werden, um die Klimaziele des Paris-Agreements zu erfüllen. Wir fordern die Klimaneutralität Deutschlands bis 2038. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, müssen pandemiebedingt begonnene Transformationsprozesse mit Nachdruck verfolgt und umgesetzt werden.

Die Sektoren Verkehr und Landwirtschaft nehmen hier Schlüsselrollen ein. Im Bereich Verkehr können jährlich 6,8 Mio. t CO₂-Äq. zusätzlich eingespart werden. Hierfür müssen die genannten Maßnahmen in den Bereichen ÖPNV, Rad und Pendlerbewegungen konsequent umgesetzt werden. Das Sektorziel kann so bereits 2027 und nicht erst 2030 erreicht werden. Zudem ist die Landwirtschaft als Emissionssenke entscheidend. Ein ökologischer Umbau von Nutzflächen und Pestizidminderungen kann jährlich bis zu 11,6 Mio. t CO₂-Äq. einsparen.

Der Weg aus der Corona-Krise bietet die Möglichkeit, durch konsequent fortgeführten Wandel im Landwirtschafts- und Verkehrssektor zusätzlich 18,4 Mio. t CO₂-Äq. jährlich einzusparen. Eine einmalige Chance für unser Klima!