

Die Klimaziele in Deutschland und Frankreich: Wo stehen wir?

I. Die deutschen und französischen Klimaziele im Vergleich

2020 rückt immer näher – dieses entscheidende Jahr, welches die erste große Etappe des Pariser Klimaabkommens zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf unter 2°C darstellt. Daher ist es an der Zeit, die Fortschritte Frankreichs und Deutschlands bei der Erfüllung ihrer Klima- und Energieziele kritisch unter die Lupe zu nehmen.

Zu Beginn dieser Bestandsaufnahme der Energie- und Klimapolitik des deutsch-französischen Paares, eine kurze Erinnerung an die Engagements, welche die beiden Länder ursprünglich eingegangen waren. Die folgenden Tabellen veranschaulichen die Klimaziele Frankreichs und Deutschlands für 2020, 2030 und 2050.

Frankreich:

Ziele	2020	2030	2050
Reduzierung Treibhausgase (Basisjahr 1990)	-20%	-40%	-75%
Anteil Erneuerbare (Gesamtendenergieverbrauch)	23%	32%	
Anteil Erneuerbare (Stromverbrauch)	27%	40%	
Verbesserung der Energieeffizienz	+20%		
Senkung des Energieverbrauchs		-20% (bzgl. 2012)	-50% (bzgl. 2012)
Senkung des Energieverbrauchs im Gebäudebereich	-15% en 2023 (bzgl. 2010)		
Senkung des Atomstromanteiles	-25% bis 2025		

Deutschland

Ziele	2020	2030	2050
Reduzierung Treibhausgase (Basisjahr 1990)	-40%	-55%	-80-95%
Anteil Erneuerbare (Gesamtendenergieverbrauch)	18%	30%	60%
Anteil Erneuerbare (Stromverbrauch)	>35%	65%	
Verbesserung der Energieeffizienz	+2.1%/Jahr (gesamt: +20%)		
Senkung des Energieverbrauchs	-20% (bzgl. 2008)		-50% (bzgl. 2008)
Senkung des Energieverbrauchs im Gebäudebereich	-20% (Heizwärmebedarf)		

Senkung des Atomstromanteiles	-100% bis 2022		
-------------------------------	----------------	--	--

II. Wie ist der Stand der Dinge heute?

Ein Vergleich der aktuellsten Daten bezüglich Treibhausgasemissionen, Stromerzeugung und Verkehr in den beiden Ländern zeigt bereits, welches die wichtigsten Herausforderungen sind, mit denen Frankreich und Deutschland bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen konfrontiert sind.

Was die Treibhausgasemissionen betrifft, so unterscheiden sich die emissionsreichsten Sektoren in beiden Ländern. In Deutschland ist die Energiewirtschaft für fast 1/3 der jährlichen Emissionen verantwortlich (gegenüber 9,5% in Frankreich). An zweiter Stelle steht der Verkehrssektor, der 2016¹ 18% der deutschen Treibhausgasemissionen verursachte. In Frankreich ist der Verkehrssektor mit 29% im Jahr 2015 die Hauptquelle für Treibhausgase, gefolgt von den Agrar- und Industriesektoren, die jeweils 20% der gesamten Treibhausgasemissionen verursachen².

Treibhausgase:

	Treibhausgase (MtCO ₂ eq)	Reduzierung gegenüber 1990
Frankreich	463 (2016)	-15,3% (2016)
Deutschland	905 (2017)	-27,7% (2017)

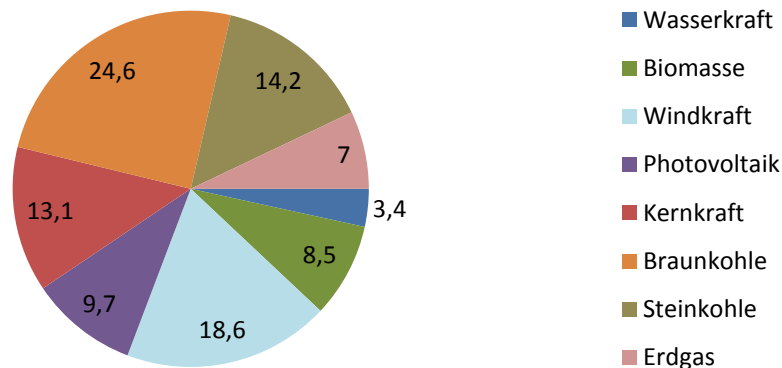
Dass die Treibhausgasemissionen in Deutschland fast doppelt so hoch sind wie in Frankreich ist zum Teil auf die sehr unterschiedlichen Stromerzeugungsquellen in beiden Ländern zurückzuführen. Wie die beiden folgenden Diagramme zeigen, ist der Anteil der Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen in Frankreich nur halb so hoch wie bei seinem Nachbarn. Allerdings wird die überwiegende Mehrheit des französischen Stroms aus Kernkraft erzeugt, was zu weitaus geringeren Emissionen führt als die deutsche Produktion, in der umweltschädlichste Energiequellen, insbesondere Stein- und Braunkohle, immer noch einen erheblichen Anteil ausmachen (38,8 %).

¹<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#textpart-1>

²<http://agriculture.gouv.fr/infographie-le-secteur-des-terres-et-les-gaz-effet-de-serre-en-france>

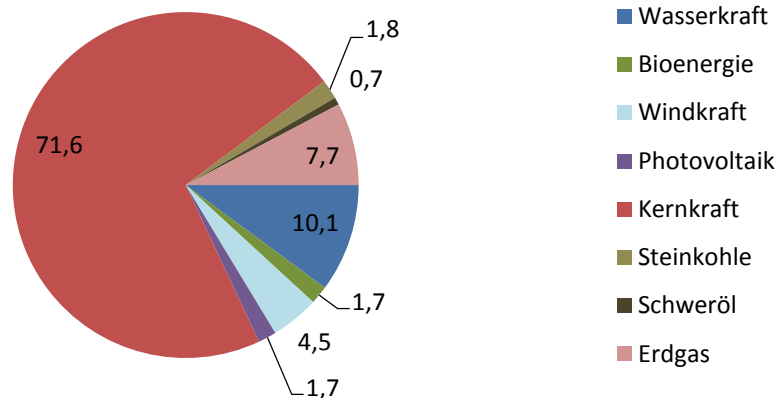
Themenpapier – Die Klimaziele

Strommix Deutschland 2018



3

Strommix Frankreich 2017



4

Trotz oder gerade wegen ihrer sehr unterschiedlichen Energiequellen sind die Stromsysteme Frankreichs und Deutschlands voneinander abhängig. Da beide Länder vor der gleichen Herausforderung stehen, ihre konventionelle Stromerzeugung umzustrukturieren, werden die auf beiden Seiten des Rheins getroffenen Entscheidungen über Geschwindigkeit und Zeitpunkt dieser Umstrukturierung grenzüberschreitende Auswirkungen auf die Energiewende in beiden Ländern haben.

³https://www.energy-charts.de/energy_pie_de.htm

⁴<http://bilan-electrique-2017.rte-france.com/production/le-parc-de-production-national/#>

Themenpapier – Die Klimaziele

Die Reduzierung dieser klassischen Energiequellen ist entscheidend für den Erfolg eines Übergangs zu erneuerbaren Energien, „da die Fähigkeit der erneuerbaren Energiequellen, sich auf dem Strommarkt selbst finanziell zu tragen, (...) von den Strategien für die konventionellen Energiequellen und dem CO₂ Preissignal abhängen wird⁵“.

Die Aufrechterhaltung einer hohen Kernkraftkapazität in Frankreich würde dazu beitragen, die CO₂ Emissionen der EU durch einen deutlichen Anstieg der Stromexporte aus Frankreich zu verringern, den Strompreis in Deutschland zu senken und den Stromverbrauch zu dekarbonisieren. Der geplante Anstieg des Anteils der erneuerbaren Energien auf 65 % des Stromverbrauchs im Jahr 2030 kann jedoch dazu beitragen, dass Deutschland – das eine zunehmende Abhängigkeit von importiertem Atomstrom nicht befürwortet – im Rahmen des Kohleausstiegs nicht von Importen abhängig wird. Diese Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der französischen Atomkraftwerke würde zu einem Überangebot an Strom führen, wodurch wiederum die niedrigen Marktpreise für Strom in Europa erhalten blieben.⁶

Daher ist es notwendig, dass beide Länder eine rasche Entscheidung über die nationalen Strategien für die Kernenergie in Frankreich bzw. die Kohle in Deutschland treffen, um ihre Ansätze in Einklang zu bringen und bei dem Ausbau der erneuerbaren Energien zusammenzuarbeiten.

Im Verkehrssektor ist nach wie vor der eigene PKW in beiden Ländern vorherrschend. In Frankreich werden 80% der Wege mit dem Auto zurückgelegt - die meiste Zeit nur von einer Person belegt - und 50% der Fahrten sind kürzer als 5 km⁷. Dieses Phänomen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass "die ländlichen und peripheren Gebiete so strukturiert sind, dass sie für den alternativen Verkehr zum Privatwagen nicht sehr attraktiv sind⁸".

Was die Schadstoffbelastung durch Personenkraftwagen in Frankreich und Deutschland betrifft, so ist die Kaufentscheidung der Bürger in beiden Ländern ein ähnliches Thema. Betrachtet man die im Jahr 2017 verkauften Autos, so handelt es sich hauptsächlich um schwere und verbrauchsstarke Autos wie SUVs (Sport Utility Vehicles), die 30%⁹ des Umsatzes in Frankreich und 15,2%¹⁰ des Umsatzes in Deutschland ausmachen. Elektro- und Hybridautos bleiben im Vergleich zu herkömmlichen Autos marginal (2017 machten Elektroautos 0,7% der in Deutschland und 1,47%¹¹ der in Frankreich verkauften Autos aus. Hybridfahrzeuge trugen im gleichen Jahr 2,5% zum Umsatz in Deutschland bei und 3,9% in Frankreich)¹²¹³.

⁵Agora Energiewende und IDDRI. (2018). 'Die Energiewende und die französische Transition énergétique bis 2030'

⁶Agora Energiewende und IDDRI. (2018). 'ebenda

⁷<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

⁸Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

⁹<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

¹⁰https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html

¹¹Le Parisien : '2017, année record pour les ventes de voitures électriques'. Disponible à : <http://www.leparisien.fr/environnement/transition-connectee/2017-annee-record-pour-les-ventes-de-voitures-electriques-07-02-2018-7546038.php>

¹²L'Usine Nouvelle. (2018). 'La voiture neuve moyenne vendue en France en 2017 consomme plus et coûte plus cher'. 23 juin. Disponible à : <https://www.usinenouvelle.com/editorial/la-voiture-neuve-moyenne-vendue-en-france-en-2017-consomme-plus-et-coute-plus-cher.N710854>

¹³https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html

III. Welche Ziele werden im Jahr 2020 erreicht sein?

Legende	Das Ziel ist offiziell als nicht erreichbar erklärt.	Es ist unwahrscheinlich, dass das Ziel erreicht wird.	Das Erreichen des Ziels ist möglich	Das Ziel ist bereits erreicht

Deutschland:

	Ziel für 2020	Bestandsaufnahme 2018	Kommentare
Reduzierung Treibhausgase (Basisjahr 1990)	-40%	-27,7% in 2017	Ziel wird von der Großen Koalition als nicht mehr erreichbar verworfen
Anteil Erneuerbare (Gesamtendenergieverbrauch)	18%	14,6% in 2016	Bundeswirtschaftsministerium gibt zu, dass das Ziel wohl nicht mehr zu erreichen ist (max. 16% bis 2020)
Anteil Erneuerbare (Stromverbrauch)	>35%	36,2% in 2017	Ziel erreicht
Verbesserung der Energieeffizienz	+2,1%/a	+1,4%/Jahr zwischen 2008 und 2015	Um das Ziel für den Gesamtzeitraum von 2008-2020 zu erreichen, müsste die Endenergieproduktivität von 2015 an jedes Jahr auf ca. 3,1% erhöht werden
Senkung des Energieverbrauchs	-20%	-6% in 2017	Wenig wahrscheinlich, dass das Ziel erreicht wird
Senkung im Gebäudebereich	-20% beim Heizwärmebedarf	-11,1% in 2015	Wenn man die bisherige Entwicklung fortführt, wird das Ziel um 2 Jahre verpasst
Renovationsrate im Gebäudebereich	2%	1% in 2017	Die angestrebte Verdopplung der Sanierungsrate zeichnet sich in den Sanierungsbranchen nicht ab
Senkung des Atomstromanteiles	-100% bis 2022	14,1% in 2016	
Anzahl an Elektroautos	1 Million	53.861 in 2018	Angela Merkel sagte 2017, dass es nicht realistisch sei, das Ziel zu erreichen, in 2018 erklärte die Bundesregierung das Ziel als „politische Richtgröße“ weiter für gültig

Themenpapier – Die Klimaziele

Frankreich

	Ziel für 2020	Bestandsaufnahme 2018	Kommentare
Reduzierung Treibhaus-gase (Basisjahr 1990)	-20%	-15,3% in 2016	2016 sind die Emissionen angestiegen, mehrere Bereiche haben ihr CO ₂ -Budget um 4-11% verpasst
Anteil Erneuerbare (Gesamtendenergieverbrauch)	23%	15% in 2018	Nach Berechnungen in 2018 werden nur 19% bis 2020 erreicht
Anteil Erneuerbare (Stromverbrauch)	27%	18,4% in 2017	Leichter Rückgang zwischen 2016 und 2017, wenig wahrscheinlich, dass das Ziel erreicht wird
Verbesserung der Energieeffizienz	+20%	+1,4%/Jahr seit 2000	Zu niedrig um das Gesamtziel zu erreichen (vergleichbar zu Deutschland)
Senkung des Energieverbrauchs	Endenergie: 131,4 Mtoe, Primärenergie: 219,9 Mtoe	EE: 149,2 Mtoe in 2015, PE: 237,9 Mtoe in 2017	Laut des Umweltministeriums wird das Ziel für den Endenergieverbrauch nicht vor 2026 erreicht
Senkung im Gebäudebereich	-15% (2010) bis 2023	Der Verbrauch war konstant (-0,1%/Jahr) zwischen 2010 und 2015 (+0,3% in 2015)	Schwierig das Ziel zu erreichen
Renovationsrate im Gebäudebereich	500 000 Sanierungen pro Jahr ab 2017	Um die 288 000 Sanierungen pro Jahr (2018)	Ungefähr 288 000 Renovierungen/ a Es bräuchte mindestens 700 000/Jahr um den Rückstand aufzuholen
Senkung des Atomstromanteiles	-25% bis 2025 (à 50%)	73% in 2016	Das Umweltministerium hat das Ziel bis 2030 oder 2035 zurückgestellt
Anzahl an Elektroautos	Schaffung von 400.000 öffentlichen Ladestationen	15.000 in 2017	Schwierig das Ziel zu erreichen

IV. Die prinzipiellen Herausforderungen und politischen Unzulänglichkeiten in beiden Ländern

Die beiden Tabellen zeigen, dass es derzeit eine erhebliche und kurzfristig vermutlich nicht zu schließende Lücke zwischen den Klimaschutzverpflichtungen Frankreichs bzw. Deutschlands und der Realität in fast allen Bereichen gibt, sei es bei den Treibhausgasen, der Energieerzeugung, den Gebäuden oder dem Verkehr. Diese Lücke lässt sich zum Teil durch eine stärker als erwartete wirtschaftliche Entwicklung in beiden Ländern erklären, aber der Hauptgrund ist dennoch ein Mangel an politischem Willen und Handeln in Bezug auf das Ausmaß der vor uns liegenden Herausforderung.

Themenpapier – Die Klimaziele

Das französische Treibhausgas-Reduktionsziel wird durch das Ziel Faktor 4 gekennzeichnet, das darauf abzielt, die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2050 durch 4 zu teilen. Es basiert auf Überlegungen des IPCC zu den Anstrengungen der Industrieländer, den Anstieg der Durchschnittstemperatur auf 2°C zu begrenzen¹⁴. Aus diesem Grund hat die französische Regierung für den Zeitraum 2015 bis 2028 drei CO₂-Budgets verabschiedet, die eine jährliche Obergrenze für CO₂-Emissionen festlegen. Diese sollten nicht überschritten werden, um bis 2050 eine Klimaneutralität zu erreichen. Dennoch hat Frankreich 2016 bereits das Ziel seines ersten CO₂-Budgets von 3,6% verfehlt, indem es seine Treibhausgasemissionen von 457 Mio. t CO_{2eq} im Jahr 2015 auf 463 Mio. t CO_{2eq} im Jahr 2016 erhöhte, anstatt sie zu reduzieren.

In Deutschland gibt es kein vergleichbares System eines "Klimaneutralitätspfad" oder eines "CO₂-Budgets, das mit dem Pariser Abkommen vereinbar ist". In ihrem Koalitionsvertrag verpflichteten sich die Regierungsparteien, "die derzeitige Lücke zum Klimaziel 2020 so schnell wie möglich zu schließen und die Klimaschutzziele bis 2030 und 2050 zu erreichen"¹⁵. Es gibt jedoch keinen konkreten Zeitplan mit den notwendigen zielführenden Maßnahmen, um die Lücke zu schließen und die Treibhausgasemissionen um 40% zu reduzieren. Eine der wichtigsten Maßnahmen, mit der man dies noch erreichen könnte - die massive Reduzierung der Braunkohleverbrennung - wird derzeit noch von der "Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung" verhandelt.

Der nächste Schritt besteht darin, die Hauptursachen für das sehr wahrscheinlich nicht erreichte Klimaziel der beiden Länder nach Sektoren zu untersuchen und zu sehen, was beide Regierungen zu tun gedenken, um den Schaden zu begrenzen.

A/ Energieerzeugung:

Deutschland:

Wie bereits in den vorangegangenen Abschnitten erwähnt, ist der nach wie vor hohe Anteil der Kohle an der deutschen Stromerzeugung einer der Hauptgründe, warum die 40%ige Treibhausgasreduzierung bis 2020 höchstwahrscheinlich nicht erreicht wird. Laut einer Studie der britischen NGO Sandbag gehören 7 deutsche Kohlekraftwerke zu den 10 dreckigsten in Europa¹⁶. Nur in Polen findet man noch umweltbelastendere Kohlekraftwerke.

Dennoch spricht der Koalitionsvertrag der Regierung nur von einer Reduzierung, nicht von einem Stop der Kohleproduktion, und er beinhaltet kein Verbot für den Bau neuer Kohlekraftwerke oder die Inbetriebnahme neuer Minen¹⁷.

Eine Studie des Fraunhofer-Instituts und von Greenpeace "Wie Deutschland sein Klimaziel noch erreichen kann" zeigt sogar, dass das „2020 Ziel“ mit der Stilllegung von 14 Braunkohlekraftwerken bis 2020 noch erreicht werden könnte. Wird der im Koalitionsvertrag

¹⁴<https://www.connaissancedesenergies.org/qu-appelle-t-on-le-facteur-4-140318>

¹⁵<https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/opinion/fehlender-politischer-wille/>

¹⁶EURACTIV. (2018). In Deutschland entthronen die erneuerbaren Energien die Kohle". 12. Juli. Verfügbar unter: <https://www.euractiv.fr/section/energie/news/german-coal-trounced-by-renewables-for-first-time-2/>

¹⁷Greenpeace. (2018). 'Analyse des Koalitionsvertrages vom 07.02. 2018 zwischen CDU, CSU und SPD zu den Bereichen Klima, Energie, Verkehr, Landwirtschaft und Biodiversität'

Themenpapier – Die Klimaziele

vereinbarte Ausbau von Solar- und Windkraftanlagen realisiert besteht keine Gefährdung der Sicherheit der Energieversorgung.

Dennoch hat die "Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung", die seit Juli 2018 daran arbeitet, eine Strategie zur Umstrukturierung kohleabhängiger Regionen in Deutschland zu entwickeln, noch nicht entschieden, ob sie eine Frist für einen dauerhaften Kohleausstieg setzt.

Frankreich

In Frankreich ist die größte Baustelle der Ausbau der erneuerbaren Energien, der im Vergleich zu seinen europäischen Nachbarn nur langsam voranschreitet. Derzeit sind die meisten erneuerbaren Energien in Frankreich auf Wasserkraftbasis und es gibt nicht genügend Investitionen in Wind- oder Photovoltaikprojekte, deren Anzahl in den letzten zwei Jahren sogar rückläufig war¹⁸. Nach Ansicht des Rates Wirtschaft, Soziales und Umwelt (EWSA) ist diese Verzögerung beim Einsatz erneuerbarer Energien vor allem zurückzuführen auf "viel längere Genehmigungszeiten als anderswo in Europa, übermäßige administrative Anforderungen und Schwierigkeiten beim Anschluss an Netze, die sich nur langsam an eine weniger zentralisierte Energieerzeugung anpassen¹⁹".

Dies spiegelt sich in Zahlen wider, die zeigen, dass für Offshore-Windparks nur 50% der geplanten 6.000 MW in den Ausschreibungen vergeben wurden. An Photovoltaikprojekten wurden nur 69,3% des (bereits bescheiden angesetzten) Ziels für 2018 von 10.200 MW tatsächlich installiert²⁰. In der nördlichen Hälfte Frankreichs²¹ ist die Solarenergie noch kaum vorhanden, vor allem wegen Ausschreibungen, die derzeit keine geografische Differenzierung enthalten, die die unterschiedlichen Sonneneinstrahlung berücksichtigt.

Was den Abbau der Kernenergie in Frankreich betrifft, so ist die Situation vergleichbar mit dem Kohleausstieg in Deutschland, d.h. die Vorbereitungsmaßnahmen wurden nicht getroffen und es wurde keine politische Verpflichtung zu einem Stichtag eingegangen. Im November 2017 erklärte das französische Umweltministerium auf der Grundlage eines Berichts des RTE (Réseau de transport d'Électricité), der das französische Stromnetz betreibt und verwaltet, dass die geplante Schließung von vier Kohlekraftwerken und Kernreaktoren nach vierzig Jahren Tätigkeit bis 2020 "nicht kurzfristig möglich ist, ohne die Versorgungssicherheit zu beeinträchtigen²²".

¹⁸Bastamag. (2017). 'Renoncement de Hulo sur le nucléaire : le déploiement des renouvelables repoussé'. 9 novembre. Verfügbar unter: <https://www.bastamag.net/Renoncement-de-Hulo-sur-le-nucleaire-le-deploiement-des-renouvelables-repousse>

¹⁹Les avis du CESE. (2018). 'Comment accélérer la transition énergétique ? Stellungnahme zur Umsetzung des Gesetzes zum 'Loi de la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)'.
²⁰Bastamag. (2017). 'Renoncement de Hulo sur le nucléaire : le déploiement des renouvelables repoussé'. 9 novembre. Verfügbar unter: <https://www.bastamag.net/Renoncement-de-Hulo-sur-le-nucleaire-le-deploiement-des-renouvelables-repousse>

²¹négaWatt. (2018). 'Transition énergétique : l'heure de vérité ?'. Pressemitteilung.
²²Le Monde. (2017). 'Ecologie : les paroles et les actes de Macron'. 12 décembre. Verfügbar unter: https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/12/12/ecologie-les-paroles-et-les-actes-d-emmanuel-macron_5228561_4355770.html

Themenpapier – Die Klimaziele

B/ Gebäudeeffizienz:

Deutschland:

Im Gebäudesektor hatte sich Deutschland das Ziel gesetzt, den Wärmeverbrauch bis 2020 um 20% und den Stromverbrauch um 10% zu senken. Da jedoch der Stromverbrauch der privaten Haushalte in jüngster Zeit sogar leicht gestiegen ist, ist es absehbar, dass die gegenwärtige energetische Sanierungsrate nicht ausreichend sein wird, um dieses Ziel zu erreichen.

Die Stagnation bei den umfangreichen Renovierungen von Privatgebäuden, trotz des von der Bundesregierung eingerichteten finanziellen Fördersystems, erklärt eine Studie aus dem Jahr 2015²³. Die nennt als Gründe fehlende Informationskampagnen für die Bürger und eine mangelnde Koordination zwischen Bund und Ländern in dieser Frage.

Frankreich:

In Frankreich weist der Bausektor die größte Lücke zu seinem Treibhausgasemissions-Reduktionsziel auf: 2016 überstieg er sein CO₂-Budget um 11%. Wie in der vorherigen Tabelle dargestellt, macht die derzeitige Zahl der energetischen Renovierungen nur knapp die Hälfte dessen aus, was erforderlich wäre, um den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen des Sektors an die französischen Ziele für 2020 anzupassen.

Wenn die energetischen Sanierungen nicht ausreichend vorankommen, liegt dies weitestgehend an ihren sehr hohen Kosten, die noch nicht ausreichend durch das vielfältige finanzielle Unterstützungssystem kompensiert werden. Das Regime, das die Regierung seinen Bürgern derzeit anbietet, wird oft als "Finanzierungsdschungel²⁴" bezeichnet, der schwer zu navigieren ist und keine ausreichenden Anreize bietet.

Der Verein negaWatt hat deshalb die französische Regierung kritisiert, weil sie keinen Rechtsrahmen geschaffen hat, der eine vollständige und effektive Renovierung zwingend vorschreibt, sobald eine Immobilie den Besitzer wechselt. Die Regierung setzt zu sehr auf steuerliche Anreize für Eigentümer, ein System, das es in anderen EU-Ländern "nicht ermöglicht hat, eine jährliche Renovierungsrate von 3% zu erreichen²⁵".

C/ Verkehrssektor:

Deutschland:

Im Verkehrssektor steigen die Treibhausgasemissionen und der Energieverbrauch weiter an, was vor allem darauf zurückzuführen ist, dass der Güterverkehr auf der Straße zunimmt und in Deutschland noch immer viele schwere und große Autos gekauft werden.

Ist Deutschland mit dem Einsatz erneuerbarer Energien bei der Stromerzeugung voraus, so spiegelt sich dies nicht im Energieverbrauch des Verkehrs wider, wo Deutschland das EU-Ziel von 10% erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2020 höchstwahrscheinlich nicht

²³Schulze et Wolf. (2015). 'Die deutsche Energiewende: aktueller Stand und künftige Barrieren'. Verfügbar unter: <https://archiv.wirtschaftsdienst.eu/jahr/2015/9/die-deutsche-energiewende-aktueller-stand-und-kuenftige-barrieren/>

²⁴CLER, 2018

²⁵negaWatt. (2018). 'Transition énergétique : l'heure de vérité ?'. Pressemitteilung.

Themenpapier – Die Klimaziele

erreichen wird. Im Jahr 2016 betrug der Anteil erneuerbarer Energien dort nur 5% mit einem prognostizierten Anstieg auf maximal 6,1% im Jahr 2020²⁶.

Beim Einsatz von Elektroautos hinkt Deutschland seinem französischen Nachbarn hinterher, und die deutsche Automobilindustrie widersetzt sich weiterhin einer Marktentwicklung in diese Richtung. Obwohl es derzeit einen finanziellen Anreiz von 4 000 EUR für den Kauf eines Elektrofahrzeugs gibt, bleibt das Hauptproblem der Elektromobilität in Deutschland die Tatsache, dass die Stromerzeugung so emissionsstark ist, dass ein steigender Anteil von Elektrofahrzeugen nicht zu einer erheblichen Verringerung von Emissionen führen würde. Deshalb sollte es vor allem einen Übergang von der individuellen Mobilität zur alternativen und kollektiven Mobilität auf der Grundlage von Fahrrädern, öffentlichen Verkehrsmitteln und Carsharing geben.

Frankreich

Im Vergleich zum französischen CO₂-Budget hat der Verkehrssektor seine Zielvorgaben für 2016 um 6% übertroffen. Als Ursache ist weitestgehend der Straßengüterverkehr anzuführen, der bis zu 80% der Treibhausgasemissionen und mehr als 80% des Endenergieverbrauchs²⁷ des Verkehrssektors ausmacht²⁸. Auch PKW tragen weiterhin zum Problem bei, da 30 % der Neuwagen SUVs sind, die einen hohen CO₂-Ausstoß haben²⁹.

Positiv zu vermerken ist, dass Frankreich im Bereich der Elektromobilität auf dem Automobilmarkt führend ist. "Derzeit einer der Märkte mit den meist verkauften Elektro- und Hybridautos in Europa³⁰" und dessen Kaufanreize zu den höchsten der Welt gehören: zwischen 6.000 und 10.000 Euro pro Neuwagen.

Dennoch bilden Elektro- und Hybridfahrzeuge nach wie vor eine unbedeutende Minderheit im Vergleich zu neuen Diesel- oder Benzinfahrzeugen, die noch nicht nationalen Zwangsmaßnahmen unterliegen. Darüber hinaus haben der CESE und der Verein negaWatt Alarm geschlagen wegen der Nebenwirkungen einer Politik, die sich nur auf die Elektromobilität konzentriert, die zu einem Anstieg des Stromverbrauchs und der Batterieproduktion führt. Stattdessen empfehlen sie einen Ansatz, der Gas und schließlich Biogas mit Strom kombiniert.

Vergleichbar mit Deutschland geht der Einsatz von Elektrofahrzeugen allein nicht auf die tieferen Mobilitätsprobleme ein, die einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum erfordern, um die Abhängigkeit von Privatfahrzeugen zu verringern. Derzeit geben nur 22% der Einwohner ländlicher Gemeinden in Frankreich und 64% der Einwohner von Stadtgebieten mit mehr als 100.000 Einwohnern an, zwischen mehreren Verkehrsmitteln wählen zu können³¹.

²⁶Zeit Online. (2017). 'Deutschland verpasst EU-Ziel für erneuerbare Energien'. 20. September. Verfügbar unter: <https://www.zeit.de/news/2017-09/20/energie-deutschland-verfehlt-eu-ziel-fuer-erneuerbare-energien-20091402>

²⁷ADEME. (2016). 'Climat, air et énergie : Chiffres-clés'.

²⁸<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

²⁹<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

³⁰Le Monde. (2017). 'Ecologie : les paroles et les actes de Macron'. 12. Dezember. Verfügbar unter: https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/12/12/ecologie-les-paroles-et-les-actes-d-emmanuel-macron_5228561_4355770.html

³¹<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

V. Wie kann die Lücke zu den 2020-Zielen noch geschlossen werden?

Die Bewertung der Situation in Frankreich und Deutschland bis 2020 hat deutlich gezeigt, dass die derzeit beschlossenen oder eingeleiteten politischen Maßnahmen nicht ausreichen, um die Klima- und Energieziele in beiden Ländern zu erreichen und damit auch die nächste Stufe - den Horizont 2030 - gefährden. Ein Prognosebericht der Bundesregierung sagt voraus, dass Deutschland, wenn es auf seinem derzeitigen Kurs bleibt, die Treibhausgasemissionen nur um 45,4 % statt 55 % bis 2030 reduzieren wird. Deshalb ist es notwendig, dass die Regierungen beider Länder zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um diese Lücke zu schließen und die bestehenden Maßnahmen an den bereits entstandenen Rückstand anzupassen (z.B. in Frankreich 700.000 energetische Sanierungen pro Jahr und nicht 500.000).

Das politische Handeln in beiden Ländern muss nun eine globale Vision widerspiegeln, die alle Sektoren umfasst und um drei Säulen organisiert ist:

- 1) Energiewende
- 2) Mobilitätswende
- 3) Mobilisierung aller Akteure der deutsch-französischen Zusammenarbeit.

1) Energiewende

Der Energiewendeprozess basiert auf drei Säulen: Suffizienz, Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Wie dieser Überblick zeigt, konzentrieren sich die politische Aufmerksamkeit und ihr Handeln fast ausschließlich auf die letzten beiden Säulen, während die erste Säule zu oft vergessen wird.

Zur Veranschaulichung: In Frankreich sind die Investitionen in die Energieeffizienz in der Industrie "seit Anfang der 90er Jahre stark gestiegen"³² und erreichten 8% aller Investitionen im Jahr 2015. Dennoch hatten diese Verbesserung der Energieeffizienz noch keinen signifikanten Einfluss auf den Endenergieverbrauch, da in den meisten Fällen "der durch die verbesserte Effizienz erzielte Energiegewinn anderswo verbraucht wird"³³. (Rebound-Effekt)

In Deutschland haben Modelle des ifeu (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg) gezeigt, dass Energieeinsparungen im Haushaltsbereich von bis zu 77%³⁴ realisierbar sind, wenn die maximale Ausschöpfung des Energieeffizienzpotentials kombiniert wird mit ambitionierten Energiesuffizienzmaßnahmen. Das bedeutet eine Reduzierung des Stromverbrauchs um bis zu 110 TWh/a, wovon zwei Drittel auf die Energiesuffizienz zurückzuführen sind³⁵.

³²Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

³³Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Énergétique'.

³⁴ifeu. (2016). 'Endbericht: Energiesuffizienz – Strategien und Instrumente für eine technische, systemische und kulturelle Transformation zur nachhaltigen Begrenzung des Energiebedarfs im Konsumfeld Bauen / Wohnen'.

³⁵ifeu. (2016). 'Endbericht: Energiesuffizienz – Strategien und Instrumente für eine technische, systemische und kulturelle Transformation zur nachhaltigen Begrenzung des Energiebedarfs im Konsumfeld Bauen / Wohnen'.

Themenpapier – Die Klimaziele

Dennoch vollzieht sich der Rückgang des Verbrauchs in beiden Ländern nur sehr langsam und Frankreich vermeldete zwischen 2016 und 2017 gar einen leichten Anstieg. Eine kürzlich veröffentlichte Publikation des Think Tanks "labo de l'économie sociale et solidaire" betont, dass um die Klimaziele zu erreichen, die Energiesuffizienz aufhören muss, sich auf wenige einfache umweltbewusste Handlungen zu beschränken, und stattdessen "eine tiefere Reflexion über unseren individuellen und kollektiven Lebensstil sowie über die Grundlagen des Funktionierens unserer Wirtschaft fordert ³⁶".

Das ifeu besteht auf der Rolle der Regierung bei der Beseitigung von Zeit-, Geld- und Infrastrukturbeschränkungen, bevor Strukturen geschaffen werden, die die Attraktivität der aktuellen Konsummuster verringern³⁷. Das bedeutet, dass die Regierungen beider Länder, bevor sie finanzielle Hebel setzen, um beispielsweise fossile Brennstoffe zu verteuern, in eine Infrastruktur investieren müssen, die es den Bürgern ermöglicht, alternative Verhaltensweisen anzunehmen.

Um dies zu erreichen ist es notwendig umfangreiche Informationskampagnen durchzuführen und die Haushalte zu beraten, damit sie ihr Konsumverhalten mit klaren und einfachen Handlungsempfehlungen verändern können. Ein Beispiel dafür ist die französische Sensibilisierungskampagne "Défi Familles à énergie positive" von CLER - Réseau pour la transition énergétique, bei der bereits mehr als 40.000 Familien auf die Herausforderung reagiert haben, ihren Energie- und Wasserverbrauch innerhalb eines Jahres um 8% zu senken³⁸.

Das ifeu nennt die Kommunen als entscheidende Akteure für die Energiesuffizienz. Der Handlungsbedarf zur systematischen Verankerung der Suffizienz in den Klima-Energie-Aktionsplänen der Kommunen ist derzeit groß. Zu diesem Zweck müssen auf lokaler Ebene Rahmenbedingungen geschaffen werden, von denen die wichtigste eine ausreichende Finanzierung ist, die es den Kommunen ermöglicht, ein wirksames Beratungs- und Informationssystem einzurichten.

2) Mobilitätswende

Um die Emissionen des Verkehrssektors schnell reduzieren zu können, sind kurzfristig Maßnahmen wie eine Reduzierung (bzw. Einführung) der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und Schnellstraßen erforderlich und eine Reduzierung auf 30 km/h in Städten. Zusätzlich erforderlich sind der Ausbau des Schienengüterverkehrsnetzes und die Abschaffung von Steuervorteilen für den Straßengüterverkehr und den Luftverkehr sowie die Abschaffung anderer klimaschädlicher Subventionen im Verkehrssektor.

Langfristig muss sich der politische Ehrgeiz jedoch auf eine grundlegende Transformation der Mobilität konzentrieren, die den Individualverkehr durch öffentliche und alternative Verkehrsmittel ersetzt. Diese Vision fehlt derzeit noch in der deutschen und französischen Politik.

³⁶Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Energétique'.

³⁷ifeu. (2016). 'Endbericht: Energiesuffizienz – Strategien und Instrumente für eine technische, systemische und kulturelle Transformation zur nachhaltigen Begrenzung des Energiebedarfs im Konsumfeld Bauen / Wohnen'.

³⁸Labo de l'ESS: Transition énergétique citoyenne. (2018). 'Sobriété Energétique'.

Themenpapier – Die Klimaziele

Die Förderung von Carsharing, z.B. auf kommunaler Ebene, ist ein erster Schritt zu einer Umbau-Vision, insbesondere für die Übergangszeit, die für den Aufbau öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen in nicht-urbanen Gebieten notwendig ist. Laut ADEME "ist Carsharing für 54% der Nutzer ein guter erster Schritt zur Demotorisierung³⁹⁾".

Eine solche Vision kann auch auf einem Aufruf zum Modal-Split beruhen, wie dies bereits vom französischen Umweltministerium im Rahmen seiner Mobilitätswoche getan wurde. Modal-Split heißt, mehrere Verkehrsmittel auf derselben Strecke zu nutzen, z.B. Radfahren und öffentlichen Verkehr kombinieren.

3) Mobilisierung aller Akteure der deutsch-französischen Zusammenarbeit.

Unter den Akteuren der Energiewende spielen in beiden Ländern die Kommunen eine Schlüsselrolle. Sie sind in der besten Position, auf ihre Bürger und ihr Gebiet zugeschnittene Instrumente zu entwickeln und zu verbreiten. Beispiele für die notwendigen Initiativen auf lokaler Ebene, die es ermöglichen, Bürger in großem Umfang zu mobilisieren, sind:

- a) das Netzwerk der ALEC (Agences Locales de l'Énergie et du Climat) in Frankreich, das Bürgern und Unternehmen Schulungen, Bildungs-Instrumente und Beratungen anbietet;
- b) regionale Beratungsnetze für die Sanierung von Gebäuden mit nationaler Finanzierung, wie vom Bundesumweltamt angeboten; oder
- c) kommunale Wohnungsbaugesellschaften, die eine Kombination aus Beratungen in Bezug auf Wohnen, praktischer Umzugshilfe und Zuschüssen anbieten, um das vom ifeu vorgeschlagene Pro-Kopf-Wachstum im Wohnbereich zu verringern oder zu stoppen.

Das Anerkennen der zentralen Rolle der Kommunen bei der Mobilisierung von Bürgern und Unternehmen für die Energiewende muss mit einer Finanzierung durch die nationalen Regierungen einhergehen, die die Entwicklung dieser Instrumente ermöglicht.

Darüber hinaus findet diese Mobilisierung auf lokaler Ebene auch im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen deutschen und französischen Kommunen statt, wie die deutsch-französische Energiewendewoche zeigt. Die von Energy Cities und Klima-Bündnis organisierte und von der Europäischen Klimaschutzinitiative (EUKI) finanzierte Deutsch-Französische Energiewendewoche mobilisiert Kommunen in beiden Ländern, die gemeinsam Sensibilisierungs-aktionen entwickeln, diese werden vom 17. bis 27. Januar 2019 durchgeführt.

Diese Zusammenarbeit muss auch auf nationaler Ebene verstärkt werden, indem eine neue zentrale Dimension in die historische Partnerschaft zwischen den beiden Nachbarn eingebracht wird. Da Frankreich und Deutschland vor ähnlichen Herausforderungen stehen, können sie gemeinsame Finanzierungsprogramme für erneuerbare Energien und für bilaterale Projekte sowie Austausch auf lokaler und auf regionaler Ebene entwickeln. Dazu zählt auch ein gemeinsames CO₂-Bepreisungssystem (Carbon Floor Price), um in der EU und unter den G20 Staaten eine Vorreiterrolle einzunehmen. für eine verbesserte CO₂-Preisgestaltung zu werden.

³⁹⁾<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>