



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33

Stellungnahme
der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
zum Maßnahmenset 3.0 zum
„Integrierten Klimaschutzplan Hessen 2025“ vom 22.08.2016
16.09.2016

Inhalt

Inhalt..... 1
Zusammenfassung..... 2
I. VhU-Grundsatzposition Klimapolitik in Deutschland und Hessen 4
II. CO₂-Deckel für Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas und Deregulierung bestehender Instrumente..... 4
III. Allgemeine Bewertung des Maßnahmensets 3.0 des KSP Hessen..... 6
IV. Bewertung einzelner Vorschläge zum Klimaschutz im Maßnahmenset 3.0..... 8
1. Themenfeld Verkehr..... 8
2. Themenfeld Energie & Wirtschaft..... 19
3. Themenfeld Landnutzung..... 30
4. Themenfeld Bildung und Kampagnen 32
5. Themenfeld Gebäude..... 36
6. Themenfeld: Sonstiges 42

34 Zusammenfassung

35 Die hessische Wirtschaft unterstützt das Ziel, den globalen Ausstoß an
36 Treibhausgasen drastisch zu reduzieren, um die Erderwärmung zu verlangsamen
37 und möglichst zu stoppen. Das geht nur mit einer starken Wirtschaft und nicht gegen
38 sie. Politiker sollten stärker beachten, dass der Erhalt einer starken Wirtschaft
39 inklusive der Industrie entscheidend ist für die weltweite Vorbildfunktion europäischer
40 oder deutscher Klimapolitik. Lassen sich Wirtschaftswachstum und Wohlstand mit
41 Klimaschutz vereinbaren, kann Klimaschutz zum Exportschlager werden. Schwächt
42 Klimapolitik jedoch unsere wirtschaftliche Entwicklung, wird sie weltweit zum
43 abschreckenden Beispiel. Es kommt auf das „Wie“ der Klimapolitik an.

44 Die VhU sieht die Klimapolitik in Deutschland und Hessen kritisch:

- 45 • Das vorgegebene Tempo ist zu hoch. Das von der hessischen Landesregierung
46 beschlossene Ziel der sog. Klimaneutralität in 2050 erscheint im aktuellen
47 wirtschaftlichen und technischen Rahmen überambitioniert und unrealistisch. Die
48 Landesregierung sollte im Klimaschutzplan Hessen 2025 darlegen, wie dies mit
49 dem Erhalt einer starken Wirtschaft im globalen Wettbewerb inklusive einer
50 Wachstumsperspektive für energieintensive Unternehmen zusammen passt.
- 51 • Die aktuelle Klimapolitik verursacht unnötig hohe Kosten. Sie wendet eine
52 Vielzahl an Instrumenten mit extrem hohen Kosten je vermiedener Tonne CO₂
53 an, die häufig das eigentliche Ziel – CO₂-Vermeidung – verfehlen.

54 Vor diesem Hintergrund ist das Maßnahmenset 3.0 für den Klimaschutzplan Hessen
55 2025 eine Enttäuschung und die gefährliche Fortsetzung eines falschen Weges:

- 56 1. Das Maßnahmenset 3.0 ist zunächst eine verpasst Chance für eine bessere und
57 günstigere Klimapolitik. Der Text hält leider am ökologisch ineffektiven und teuren
58 Status Quo mit einem Dschungel aus überwiegend bundesrechtlichen Verboten,
59 Geboten, Steuern, Abgaben, Umlagen, Förderungen und Privilegien fest. Die VhU
60 vermisst den entscheidenden Vorschlag, dass die Landesregierung sich im Bund
61 für die Korrektur dieser Fehlentwicklungen einsetzt. Nötig wären z.B.
 - 62 • Stopp neuer EEG-Subventionszusagen und Reduktion der Belastung von
63 Bürgern und Unternehmen (derzeit mehr als 25 Mrd. Euro pro Jahr),
 - 64 • Beendigung der Benachteiligung der Autohersteller und Zulieferer durch
65 teure und ökologisch wenig effektive CO₂-Grenzwerte für Neufahrzeuge,
 - 66 • Abbau der Überregulierung von Gebäuden durch die
67 Energieeinsparverordnung, die u.a. das Bauen unnötig verteuert und zum
68 Mangel an günstigem Wohnraum beiträgt.

69 Die Überregulierungen müssen beseitigt werden. Der Treibhausgasausstoß kann
70 und muss ökologisch sicher und ökonomisch effizient vermindert werden, so dass
71 Bürgern und Unternehmen geringere Kosten durch den Klimaschutz entstehen. Das
72 leistet der VhU-Vorschlag zur Einführung von CO₂-Obergrenzen für Benzin und
73 Diesel sowie für Heizöl und Erdgas, die jährlich sinken und die direkt lediglich die
74 rund 100 Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe und Brennstoffe (z.B. Raffinerien,
75 Mineralölunternehmen) betreffen. Es wäre eine Alternative zu (neuen) teuren und
76 ineffektiven Einzelregulierungen, die entfallen sollten. Doch im Maßnahmenset 3.0
77 wird der Vorschlag nur unzureichend als „Dialogprojekt“ (E-21) berücksichtigt.

78

- 79 2. Das Maßnahmenset 3.0 beinhaltet Vorschläge, die den Wirtschaftsstandort
80 beeinträchtigen, indem sie Bürger und Unternehmen oder bestimmte

81 Mobilitätsformen, Energienutzungen und Wirtschaftsweisen unnötig einschränken
82 oder benachteiligen. Zwar sind zahlreiche Maßnahmen zur Klimaanpassung
83 akzeptabel, jedoch gehen beim Klimaschutz viele Vorschläge in die falsche
84 Richtung und sollten geändert oder gestrichen werden.

85
86 Abzulehnen sind insbesondere Vorschläge, die unnötige Beschränkungen des
87 Verkehrs vorsehen (V-09, V-19), die der Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter
88 Flughafens und der Luftverkehrsbranche schaden (V-17), die den Strompreis (E-
89 02) und den Hochbau (G-07) weiter verteuern oder die Steuergelder
90 missbrauchen, um Geschäftsmodelle privater Unternehmen zu bewerben (B-07,
91 G-17) und um staatlichen Einfluss auf die politische Willensbildung zu nehmen (B-
92 04, SQ-4). Positiv sieht die VhU z.B. den Vorschlag, den Schienengüterverkehr
93 zu stärken (V-13), die Entwicklung von Smart Grids zu unterstützen (E-09, E-10)
94 und kleine und mittlere Unternehmen bei der Energieeffizienz zu beraten (IGHD-
95 02). Alle Vorschläge für zusätzliche öffentliche Ausgaben müssen im Rahmen der
96 Einhaltung der Schuldenbremse mit anderen Ausgaben abgewogen werden.

- 97
98 3. Ferner enthält das Maßnahmenpaket 3.0 inakzeptable Vorschläge zur Beeinflussung
99 der Meinungen und privaten Lebensentscheidungen der Bürger durch Politiker
100 und Verwaltungen. Es ist richtig, wenn die Klimapolitik auf Landesebene auf
101 ordnungsrechtliche Zwangsvorgaben verzichtet, und – im Rahmen nationaler
102 bzw. europäischer Rahmensetzungen – den Bürgern und Unternehmen so viel
103 Freiraum wie möglich belässt. Es ist folglich richtig, den Schwerpunkt der
104 klimapolitischen Instrumente des Landes auf die Bereiche Informieren, Beraten
105 und Fördern zu legen. Jedoch muss besser darauf geachtet werden, dass
106 Aktivitäten und Aussagen der Ministerien und der nachgeordneten Behörden
107 nicht das Feld der sachlichen und neutralen Information verlassen und in die
108 politische Willensbildung oder in die Werbung für einzelne Produkte oder
109 Geschäftsmodelle abgleiten. Denn unter dem Deckmantel der „Akzeptanz“ wird
110 auch vorgeschlagen, staatliche Ressourcen für Kampagnen zur klimapolitischen
111 Beeinflussung einzusetzen, was im Ergebnis ein staatlicher
112 Umerziehungsversuch wäre und demokratische Spielregeln zu Lasten derjenigen
113 einschränkte, die andere klimapolitische Ziele oder andere Wege zum Erreichen
114 desselben Ziels vorschlagen. Dies wäre ein Verstoß gegen Grundsätze einer
115 offenen und pluralen Gesellschaft.

116 Darüber hinaus hält es die VhU für bedeutsam, im Klimaschutzplan viel stärker als
117 bisher Technologieoffenheit zu wahren, um ein Höchstmaß an Wettbewerb und
118 Innovation zu erreichen. Zudem müssen Maßnahmen zum Klimaschutz auf
119 Landesebene kompatibel sein mit Zielen, Regelungen und Maßnahmen auf Ebene
120 des Bundes und der EU. Es darf nicht zu regionalen Verschärfungen kommen.
121 Wichtig ist ferner, für Maßnahmen durch Kosten-Nutzen-Analysen auch die (Folge-)
122 Kosten für Bürger und Unternehmen so transparent wie möglich zu machen.

123 Positiv bewertet die VhU gegenüber dem Maßnahmenpaket 2.0 die Streichung von
124 mehreren Vorschlägen, die Bürger und Unternehmen finanziell belastet hätten
125 (Einsatz des Landes für eine Abgabe auf Klimalanlagen oder für die Erhöhung der
126 Luftverkehrsteuer), die die Bürger und Unternehmen in ihrer Handlungsfreiheit
127 eingeengt hätten (E-Wärme-Gesetz) oder die sie unzulässigen staatlichen
128 Beeinflussungsversuchen ausgesetzt hätten (Erwähnung der „Bedeutung eines
129 reduzierten Verzehrs von Fleisch und Milchprodukten“).

130 **I. VhU-Grundsatzposition Klimapolitik in Deutschland und Hessen**

131

132 Die hessische Wirtschaft unterstützt das Ziel, den globalen Ausstoß an
133 Treibhausgasen drastisch zu reduzieren, um die Erderwärmung zu verlangsamen
134 und möglichst zu stoppen. Nötig ist ein globaler Klimavertrag mit überprüfbaren
135 Verpflichtungen zur Emissionsminderung in allen relevanten Staaten.

136 Jedoch sollte beim Klimaschutz stärker beachtet werden, dass der Erhalt einer
137 starken Wirtschaft inklusive der Industrie entscheidend ist für die Vorbildfunktion
138 deutscher oder europäischer Klimapolitik weltweit. Führt Klimaschutz in Deutschland
139 und Hessen zu Wachstum und Wohlstand, kann er zum Exportschlager werden.
140 Schwächt Klimapolitik jedoch unsere wirtschaftliche Entwicklung, wird sie weltweit
141 zum abschreckenden Beispiel.

142 Die VhU sieht die Klimapolitik in Deutschland kritisch, weil sie bisher eine Vielzahl an
143 Instrumenten mit extrem hohen Kosten je vermiedener Tonne CO₂ anwendet, die
144 häufig das eigentliche Ziel – CO₂-Vermeidung – völlig verfehlen. Neben den hohen
145 Kosten kritisiert die VhU das zu hohe Tempo der deutschen Klimapolitik. Das Ziel der
146 Bundesregierung, den Treibhausgasausstoß um 40 Prozent bis 2020 (gegenüber
147 1990) zu senken, ist noch ambitionierter als das recht ehrgeizige Ziel der EU (minus
148 40 Prozent erst bis 2030). Für beide Ziele gilt: Es darf keine Wettbewerbsnachteile
149 heimischer Betriebe gegenüber der Konkurrenz im Ausland geben! Dekarbonisierung
150 darf nicht zu Deindustrialisierung führen!

151 CDU und Grüne in Hessen betonen zurecht die Notwendigkeit, Ökologie und
152 Ökonomie gemeinsam zu berücksichtigen. Doch das von der hessischen
153 Landesregierung beschlossene Ziel der sog. Klimaneutralität in 2050 erscheint im
154 aktuellen wirtschaftlichen und technischen Rahmen überambitioniert und
155 unrealistisch. Gewiss ist nicht ausgeschlossen, dass in den nächsten 34 Jahren der
156 technische Fortschritt eine so weitgehende Dekarbonisierung wirtschaftlich
157 ermöglichen könnte. Aber: Wer das Tempo der CO₂-Reduktion so erhöhen will wie
158 die Landesregierung, muss überzeugend darlegen, wie dies mit dem Erhalt einer
159 starken Wirtschaft inklusive einer Wachstumsperspektive für energieintensive
160 Unternehmen zusammen passt. Unter anderem dies muss der Klimaschutzplan
161 Hessen 2025 aus Sicht der VhU beantworten.

162

163 **II. CO₂-Deckel für Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas und** 164 **Deregulierung bestehender Instrumente**

165

166 Die VhU hat einen Vorschlag unterbreitet, wie Klimapolitik wirksamer und
167 kostengünstiger die ökologischen Ziele erreichen kann. Die VhU befürwortet die
168 Einführung von Obergrenzen für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Benzin
169 und Diesel im Straßenverkehr und von Heizöl und Erdgas in Gebäuden – anstelle
170 Duzender (neuer) Einzelregulierungen, Steuern, Umlagen und Subventionen. Die
171 Obergrenzen sollen von Jahr zu Jahr sinken. Dafür sollen zwei neue, separate
172 Handelssysteme für CO₂-Emissionszertifikate geschaffen werden, die nicht mit dem
173 bestehenden Handelssystem bei Stromerzeugung und Industrie verbunden werden.
174 Hinzu kommen eine Entrümpelung des Instrumentenkastens der Klimapolitik und ein

175 Verzicht auf neue teure Instrumente, um unnötige Kosten und Mehrfachbelastungen
176 zu verhindern.

177 Im Sektor Straßenverkehr sollte eine Obergrenze des CO₂-Ausstoßes aus der
178 Verbrennung von Benzin und Diesel eingeführt werden. Ebenso soll der CO₂-
179 Ausstoß aus Autogas und Erdgas erfasst werden. Der Kraftstoffanteil aus Bioethanol
180 und Biodiesel fiele nicht darunter. Auch reine Elektrofahrzeuge wären nicht betroffen.

181 Davon getrennt sollte im Sektor Gebäude eine Obergrenze für den CO₂-Ausstoß aus
182 der Verbrennung von Heizöl und Erdgas eingeführt werden.

183 In jedem Sektor sollte ein separates Emissionshandelssystem geschaffen werden.
184 Die maximal zulässige Menge an CO₂-Emissionen könnte jedes Jahr um einen
185 Prozentsatz, über den die Politik langfristig entscheiden muss, abgesenkt werden.

186 Die weniger als 100 Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe und Brennstoffe (Raffinerien,
187 Tankstellenketten) in Deutschland, die bisher schon die Mineralölsteuer abführen,
188 würden verpflichtet, ihre Ware mit handelbaren CO₂-Zertifikaten zu hinterlegen.

189 Die Verwaltungskosten wären minimal. Denn die 100 Inverkehrbringer sind in etwa
190 auch die Unternehmen, die jetzt schon die Energiesteuer an den Staat bezahlen.

191 Um Verwerfungen zwischen Jahren mit unterschiedlicher Nachfrage zu vermeiden,
192 sollten die jährlichen Mengen an CO₂-Zertifikaten – wie bisher im Handelssystem für
193 Strom und Industrie – zu mehrjährigen Handelsperioden zusammengefasst werden.

194 Die Mineralölgesellschaften würden dann versuchen, den Börsenwert der CO₂-
195 Zertifikate auf den Verkaufspreis für Benzin oder Erdgas drauf zu schlagen. Um
196 wieviel würde z.B. der Spritpreis anfänglich steigen?

197 Beispiel:
198 Falls das CO₂-Zertifikat im Sektor Straßenverkehr mit 10 Euro je Tonne CO₂
199 gehandelt würde, entspräche dies – rein theoretisch – einem Preis von 1 Cent
200 je kg CO₂ oder einem Preisanstieg an der Zapfsäule bei Einführung des
201 Systems von rund 2,5 Cent je Liter Kraftstoff. Ob und welche Preisreaktionen
202 bei Kraftstoffen und Brennstoffen in der Realität – anfänglich und später –
203 tatsächlich entstehen, lässt sich vorab nur schwer einschätzen. Denn Bürger
204 und Unternehmen entscheiden selbst, wo, wann und wie sie CO₂-Ausstoß
205 vermeiden. Sie werden CO₂ dort vermeiden, wo es für sie am einfachsten ist
206 und am wenigsten kostet.

207 Im Sektor Straßenverkehr könnten Bürger und Unternehmen entscheiden, ob sie auf
208 die mittelfristige Verknappung fossiler Kraftstoffe reagieren, indem sie zum Beispiel
209 ein sparsameres Auto oder ein Elektrofahrzeug fahren, ihre Fahrweise anpassen,
210 mehr Biokraftstoffe tanken, Personen- und Güterverkehre auf Bus, Bahn und
211 Binnenschiff verlagern oder evtl. doch langfristig höhere Kraftstoffrechnungen zahlen.
212 Falls das Tempo der Absenkung des CO₂-Deckels schneller erfolgte als die
213 Reaktionen der Anbieter und Nachfrager nach Mobilität, würde der CO₂-Preis wohl
214 ansteigen. Im umgekehrten Fall bliebe der Spritpreis unverändert – trotz sinkenden
215 CO₂-Ausstoßes! Auch hier ist es für das Klima relevant, dass der CO₂-Deckel sinkt,
216 nicht ob der CO₂-Preis steigt.

217 Auch im Sektor Gebäude bliebe es Bürgern und Unternehmen überlassen, ob sie
218 zum Beispiel ihre Heizung erneuern, ihr Gebäude dämmen, die Hauselektronik
219 modernisieren, die Zimmertemperatur verringern oder evtl. langfristig doch höhere
220 Brennstoffrechnungen zahlen.

221 Der Staat entscheidet, wie schnell oder langsam die Dekarbonisierung erfolgen soll,
222 d.h. wie schnell einzelne CO₂-Obergrenzen in den drei Sektoren Strom/Industrie,
223 Straßenverkehr und Gebäude sinken müssten. Die Art der Anpassung an den
224 ökologischen Rahmen überließe der Staat der freien Entscheidung der Bürger und
225 Unternehmen. Dieser technologieneutrale Ansatz stimuliert Wettbewerb und fördert
226 Innovationen im Klimaschutz.

227 Im Sektor Straßenverkehr wäre aus europarechtlichen Gründen eine europaweite
228 Obergrenze für den CO₂-Ausstoß anzustreben. Im Sektor Gebäude kann zunächst
229 eine nationale CO₂-Obergrenze angestrebt und – so rasch wie möglich – später EU-
230 weit ausgeweitet werden. Funktioniert der CO₂-Deckel im Verkehr und für Gebäude,
231 wäre er leicht auf weitere Staaten innerhalb und außerhalb Europas zu übertragen.

232 Das Ziel der Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen sollte nach Auffassung
233 der VhU direkt angesteuert werden und nicht lediglich durch indirekte Instrumente.
234 Denn zum einen weisen direkte Instrumente wie ein CO₂-Deckel ein höheres Maß an
235 ökologischer Zielerreichung im Sinne von CO₂-Minderung auf als indirekte
236 Instrumente (z.B. CO₂-Steuern oder EEG-Umlage). Zum anderen sind die Kosten bei
237 einem direkten Ansatz dann geringer als bei einer indirekten Maßnahme (z.B.
238 Förderung), wenn dank Technologieneutralität am Markt im Wettbewerb ermittelt
239 wird, welche Ansätze und Techniken den CO₂-Ausstoß mit den geringsten Kosten
240 gewährleisten.

241

242 **III. Allgemeine Bewertung des Maßnahmensets 3.0 des KSP Hessen**

243

244 Aus Sicht der VhU müssen zahlreiche Vorschläge des Maßnahmensets 3.0 für einen
245 integrierten Klimaschutzplan Hessen 2025 geändert oder gestrichen werden:
246 Während ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Klimaanpassung die
247 Zustimmung der VhU findet, gehen zahlreiche Maßnahmen im Bereich Klimaschutz
248 nach wie vor in die falsche Richtung.

249

250 1.)

251 Die VhU bedauert, dass der Text am klimapolitischen Status Quo in Deutschland mit
252 einem Dschungel aus Verboten, Geboten, Besteuerungen, Abgaben, Umlagen,
253 Förderungen und Privilegien festhält. Es werden keine Maßnahmen vorgeschlagen,
254 um die teuren Fehlentwicklungen der Klimaschutzpolitik auf Bundesebene zu
255 korrigieren:

- 256 • Belastung von Bürgern und Unternehmen durch das EEG in Höhe von
257 mehr als 25 Mrd. Euro pro Jahr.
- 258 • Benachteiligung der heimischen Automobilwirtschaft und ihrer Zulieferer
259 durch den extrem teuren und ökologisch wenig effektiven Ansatz der CO₂-
260 Grenzwerte für Neufahrzeuge.
- 261 • Überregulierung von Gebäuden durch die Energieeinsparverordnung, die
262 zum Mangel an günstigem Wohnraum beiträgt.

263 Auch der VhU-Vorschlag für eine klare klimapolitische Rahmensetzung mit CO₂-
264 Obergrenzen für Benzin und Diesel sowie Heizöl und Erdgas mit dem Ziel
265 ökologisch sicher und ökonomisch effizient den Treibhausgasausstoß zu

266 vermindern, so dass zahlreiche Einzelregulierungen entfallen könnten, wird im
267 Maßnahmenset 3.0 nur unzureichend als „Dialogprojekt“ berücksichtigt.

268

269 2.)

270 Der vorliegende Text enthält im Bereich Klimaschutz weiterhin Vorschläge, die
271 Bürger und Unternehmen am Wirtschaftsstandort Hessen insgesamt oder bestimmte
272 Mobilitätsformen, Energienutzungen und Wirtschaftsweisen unnötig einschränken
273 oder benachteiligen würden. Die Maßnahmen dürfen auch nicht zu neuer Bürokratie
274 und / oder unverhältnismäßigen Ausgaben des Landesetats führen. Zumindest muss
275 auch für die hessische Klimapolitik die „one-in-one-out“-Regel uneingeschränkt
276 gelten: Für jede neue Regel muss eine bestehende gestrichen werden.

277 Positiv bewertet die VhU gegenüber dem Maßnahmenset 2.0 die Streichung von
278 Vorschlägen, die zu einer finanziellen Belastung und ordnungsrechtlichen
279 Einschränkung von Bürgern und Unternehmen geführt hätten, wie beispielsweise die
280 Abgabe auf Klimaanlagen oder die Forderung nach Einsatz des Landes zur
281 Erhöhung der Luftverkehrsteuer.

282 Bei der Formulierung des hessischen Klimaschutzplans sollten Versäumnisse
283 vermieden werden, die seit dem Hessischen Energiegipfel 2011 eingetreten sind.
284 Zwar wurde im Abschlussdokument die Notwendigkeit einer wettbewerbsfähigen
285 Energieversorgung angesprochen, in den Folgejahren wurde diesem zentralen Punkt
286 jedoch zu wenig Aufmerksamkeit von hessischen Politikern geschenkt.

287

288 3.)

289 Die VhU lehnt den teilweise im Maßnahmenset 3.0 vorgeschlagenen Versuch des
290 Staates ab, die Bürger durch zahlreiche Kampagnen in ihren privaten
291 Lebensentscheidungen mannigfaltig, auch politisch zu beeinflussen und
292 umzuerziehen. Dies wäre ein Verstoß gegen die Grundsätze einer offenen
293 Gesellschaft und nicht kompatibel mit unserer demokratischen Grundordnung.
294 Politische Willensbildung ist nicht Aufgabe des Staates, sondern das Privileg der
295 Zivilgesellschaft – einschließlich der Parteien und gesellschaftlichen Gruppen.
296 Stattdessen sollte der Staat die Regeln unseres Gemeinwesens setzen, und Politiker
297 sollten sich dem Urteil der Bürger in Wahlen stellen, ohne vorher zu versuchen, diese
298 mit staatlichen Ressourcen politisch einseitig zu beeinflussen.

299 **IV. Bewertung einzelner Vorschläge zum Klimaschutz im**
300 **Maßnahmenset 3.0**

301

302 **1. Themenfeld Verkehr**

303 **1a) Verkehr: Allgemeine Bewertung**

304 Generell ist es bedauerlich, dass der VhU-Vorschlag eines EU-weiten CO₂-Deckels
305 für Benzin und Diesel mit handelbaren CO₂-Zertifikaten für die wenigen
306 Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe (insb. Mineralölgesellschaften) anstelle von
307 Einzelregulierungen nicht als eigene Maßnahme (z.B. „Einsatz des Landes in der
308 Bundes- und EU-Politik“), sondern nur als „Dialogprojekt“ aufgegriffen wurde. Ein
309 solcher CO₂-Deckel böte einen einfachen, ökologisch effektiven und ökonomisch
310 effizienten Rahmen für die Mobilitätsmärkte der Zukunft, der dank
311 Technologieneutralität ein Maximum an Wettbewerb und Innovationen stimuliert.
312 Stattdessen verharrt die Politik im „Klein-Klein“ von Einzelmaßnahmen.

313 Die Maßnahmen mit Bezug zur Elektromobilität lassen bei konsequenter Umsetzung
314 einen gewissen Schub erwarten. So sollen z.B. elektrische ÖPNV- Angebote (V-08),
315 elektrische Mobilitätskonzepte (V-10), die bessere Integration von Anforderungen der
316 Elektromobilität in öffentliche Planungsprozesse (auch V-10) und die Elektrifizierung
317 des Schwerlastverkehrs (V-12) gefördert werden. Eine konkrete Förderung zum
318 Ausbau der Ladeinfrastruktur bleibt das Maßnahmenset allerdings schuldig. Auch
319 fehlt bei der Bewertung des Vorhabens, den Verkehrssektor erneuerbar zu
320 elektrifizieren, eine Folgenabschätzung. Der jährliche Erdöl- und Erdgasverbrauch im
321 deutschen Verkehrssektor liegt bei rund 2.500 Petajoule, das entspricht rund 690
322 TWh. Zum Vergleich: Der Bruttostromverbrauch in Deutschland liegt bei rund 600
323 TWh. Welche Flächen würden zusätzlich zur Produktion erneuerbaren Stroms
324 benötigt und welche Wechselwirkungen ergeben sich hieraus in Bezug auf
325 Stromnetze, Landnutzung und Stadtplanung?

326 Zudem ignorieren die Vorschläge die Erdgasmobilität als Alternative zur Senkung der
327 Emissionen im Verkehr. Begründet wird das durch das wissenschaftliche Konsortium
328 mit Szenarien für 2050, nach dem es zukünftig einen derart großen Energiebedarf
329 geben wird, der es schon jetzt notwendig macht nur auf die „effizientesten“
330 Technologien zu setzen. Nur so könne man dem Bedarf annähernd decken.
331 Dementsprechend kommt Erdgasmobilität in keiner einzigen Maßnahme vor.
332 Vielmehr wurden Maßnahmen, in die man Erdgasmobilität hätte hineininterpretieren
333 können, im letzten Schritt derart verändert, dass eine solche Interpretation nun
334 ausgeschlossen ist.

335 Aus Sicht der VhU ist der Ausschluss von Erdgas die falsche Reaktion auf den hohen
336 Energiebedarf: Erdgasmobilität bietet die Chance, mit verhältnismäßig geringen
337 CO₂-Vermeidungskosten wirtschaftlich und kurzfristig messbare Verbesserungen im
338 Verkehrssektor zu erzielen. Perspektivisch könnte Erdgas mit zunehmendem Anteil
339 an Bio-Erdgas und synthetisch aus EE erzeugtem Erdgas im Netz sogar erneuerbar
340 werden.

341

342 **1b) Verkehr: Einzelbewertungen**

343

344 **V-01 Verkehrsreduzierende Stadt- und Regionalplanung**

345 **Ablehnung**

346 Das genannte "Ziel einer 'Stadt der kurzen Wege' als übergeordnetes Leitbild bei der
347 Entwicklung von Quartieren in Städten und Siedlungsstandorten, im Umland und auf
348 dem Land" lehnt die VhU ab. Die Politik sollte den PKW-Verkehr nicht pauschal
349 schlechtreden, auch nicht durch systematische Aufwertung des Radverkehrs und des
350 Fußgängerverkehrs. Die Aussage "Durch eine gute Nahversorgung können Ziele mit
351 dem Rad und zu Fuß erreicht werden" wird auch künftig nur für die wenigsten Orte
352 zutreffen können. Ebenso lehnt die VhU das hier erwähnte Ziel der
353 Nachhaltigkeitsstrategie des Landes "Modal Split: Senkung MIV" ab. Angesichts der
354 Fortentwicklung alternativer Antriebstechniken und Kraftstoffe ist die pauschale Kritik
355 am motorisierten Individualverkehr klimapolitisch künftig nicht gerechtfertigt.

356 Der klimapolitische Schwerpunkt sollte in der Reduktion des Treibhausgasausstoßes
357 (und anderer Schadstoffemissionen) im Verkehr liegen, nicht in der
358 Verkehrsvermeidung an sich oder gar in der Diffamierung von PKW- und LKW-
359 Verkehren. Zudem verkennen die o.g. Ziele die große Bedeutung der arbeitsteiligen
360 Struktur unserer modernen Wirtschaft, bspw. bei der Versorgung mit Gütern.

361 Das Ziel, den ÖPNV und insb. die Schieneninfrastruktur auszubauen, primär in
362 Ballungsräumen, ist teils die VhU ausdrücklich. Allerdings ist dies primär zu
363 begründen mit den Kapazitätsengpässen auf Straße und Schiene und nicht mit dem
364 Argument Klimaschutz. Denn der Individualverkehr wird langfristig im Zuge der
365 Dekarbonisierung der Kraftstoffe und Antriebstechniken seine Klimaverträglichkeit
366 erhöhen und nicht per se schädlicher sein als der ÖV.

367

368 **V-02 Mobilität am Wohn- und Arbeitsstandort gestalten**

369 **Ablehnung**

370 Die VhU lehnt "die Idee (tageweiser) autofreier Zonen in Städten", die das
371 Ministerium prüfen soll, ab. Auch diese Maßnahme führt klimapolitisch in die
372 Sackgasse, weil sie das übergeordnete Ziel der CO₂-Reduktion außer Acht lässt.
373 Zudem bedeutete die Maßnahme einen unverhältnismäßigen Eingriff in die freie
374 Lebensgestaltung der Bürger und eine Beschränkung der unternehmerischen
375 Freiheit der Betriebe.

376 Hingegen sind die hier ebenfalls genannten Maßnahmen zur Änderung kommunaler
377 Stellplatzsatzungen und bauordnungsrechtlicher Anforderungen grundsätzlich
378 akzeptabel: „Das Land gibt Beispiele, wie Kommunen ihre Stellplatzsatzung und die
379 bauordnungsrechtlichen Anforderungen ändern können, um klimafreundliche
380 Mobilitätskonzepte zu integrieren (z.B. Carsharing Stellplätze, Ladeinfrastruktur für
381 Elektromobilität und genügend geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten unter
382 Berücksichtigung von (Lasten-)Pedelecs und Lastenfahrrädern).“

383 Jedoch sollte die Entscheidung, ob Betriebe beispielsweise Ladeinfrastruktur für
384 Elektromobilität oder Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen, weiterhin diesen
385 überlassen bleiben. Betriebe können am besten den Mobilitätsbedarf ihrer
386 Belegschaften einschätzen. Zwangsvorgaben sind in jedem Fall abzulehnen.

387 Entschieden widerspricht die VhU der im Bereich „Wirkung“ dargestellten
388 Zielsetzung, das private Eigentum an PKW durch „Bildungsmaßnahmen“ in Frage zu
389 stellen: *„Alternative Mobilitätsoptionen werden gegenüber dem eigenen Pkw*
390 *attraktiver, da diese besser zugänglich sind. (...) Zudem entstehen Flächen, die nicht*
391 *mehr von privaten KFZ, sondern anderweitig z.B. zur Verbesserung der*
392 *Lebensqualität, genutzt werden können. Bildungsmaßnahmen unterstützen diesen*
393 *Prozess stark.“* Die VhU erwartet von Staat und Politik, dass sie sich grundsätzlich
394 aus Konsumententscheidungen von Bürgern und Unternehmen, ob sie Autos kaufen
395 oder nicht, raushalten.

396

397 **V-04 Stärkung von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten**

398 **Änderungsbedarf**

399 Die Beschreibung der Maßnahme mit dem Ziel nachhaltiger Mobilitätsangebote -
400 etwa durch Synergien unter den Kommunen - kann sinnvoll sein:
401 *„Das Land unterstützt die Kommunen bei der Gestaltung nachhaltiger*
402 *Mobilitätskonzepte durch Beratung, Erfahrungsaustausch zwischen Kommunen*
403 *sowie der Förderung von strategischen Projekten zur Umsetzung und Verbesserung*
404 *des Angebots. Auch die Aufstellung von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP,*
405 *Instrument der EU-Kommission) wird unterstützt. Dabei wird der Zugang und die*
406 *Nutzung unterschiedlicher multi- und intermodaler Mobilitätsangebote wie des ÖPNV,*
407 *Carsharing und Bikesharing landesweit über die verschiedenen Verkehrsverbände*
408 *hinweg, beispielsweise durch Kooperationen zwischen kommunalen*
409 *Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistungen (Beispiel: RMV-Mobilitätskarte*
410 *eTicket RheinMain) und über Mobilitätsmanagement vereinfacht. (...) Die*
411 *Möglichkeiten der multi- und intermodalen Verkehrsmittelnutzung werden auch für*
412 *Unternehmen über betriebliches Mobilitätsmanagement und in Zusammenarbeit mit*
413 *der Wirtschaft vom Land aufbereitet.“*

414 Allerdings drücken die Angaben im Bereich „Wirkung“ erneut eine bevmundende
415 Anti-PKW-Eigentum-Intention aus, die die VhU ablehnt: *„Multi- und intermodale*
416 *Mobilitätsangebote vereinfachen die Nutzung alternativer und emissionsarmer*
417 *Verkehrsmittel gegenüber dem eigenen Pkw, (...). Der private Pkw-Besitz verliert*
418 *dadurch an Bedeutung. Dies unterstützt eine Verlagerung hin zu effizienteren und*
419 *nicht-motorisierten Verkehrsmitteln.“*

420 Der allergrößte Teil des Güterverkehrs wird zu Fuß oder mit dem Rad gar nicht
421 bewältigt werden können. Auch Busse und Bahnen werden weiterhin Motoren
422 benötigen. Die VhU fordert, es den Bürgern und Unternehmen zu überlassen, wo
423 und wann sie welche Verkehrsmittel nutzen. Der Staat hat für alle landgebundenen
424 Verkehrsmodi angemessene Infrastrukturen und unter bestimmten Bedingungen
425 (z.B. ÖPNV) auch Mobilitätsangebote zu gewährleisten.

426

427 **V-05 Klimafreundliche Mobilität auf dem Land fördern**

428 **Änderungsbedarf**

429 Beschreibung und Inhalt der Maßnahme sind akzeptabel:
430 *„Das Land entwickelt Modellprojekte zusammen mit den Verkehrsverbänden und*
431 *weiteren Anbietern nachhaltiger Mobilitätsangebote für die Gewährleistung flexibler*
432 *und bedarfsorientierter Mobilitätsdienstleistungen (Ruf-Taxis, private Carsharing*
433 *Initiativen, Carpooling, flexibilisierte Linienbusse, Public Private Partnerships) in dünn*

434 *besiedelten Gebieten weiter, fördert die Umsetzung weiterer innovativer*
435 *Mobilitätslösungen in Modellregionen und schafft Voraussetzungen für die*
436 *Verstetigung der Projekte. Dabei werden an die bisherigen Aktivitäten wie z.B.*
437 *Mobilfalt und Garantiert Mobil angeknüpft und die Erfahrungen fließen in die*
438 *Gestaltung der Modellprojekte mit ein.“*

439 Entscheidend ist aus Sicht der VhU jedoch, dass klassische ÖPNV-Angebote hiervon
440 nicht verdrängt werden, sondern es sich um eine Ergänzung des bestehenden
441 Angebots handelt - etwa, um eine Feingliederung zu erreichen.

442 Analog zur Maßnahme V-04 bedauert die VhU die Wiederholung der Anti-PKW-
443 Eigentum-Intention in den Angaben zur „Wirkung“: *„Die starke Fokussierung auf*
444 *Besitz und Abhängigkeit vom eigenen Pkw kann durch ein Angebot an alternativen*
445 *Mobilitätsangeboten abgeschwächt werden.“* Diese Aussage sollte gestrichen
446 werden.

447

448 **V-06 Förderung des Rad- und Fußverkehrs**

449 **Änderungsbedarf**

450 Auch hier sind – wie bei V-04 und V-05 – Beschreibung und Inhalt der Maßnahme
451 akzeptabel: *„Das Land wird gemeinsam mit den Regionalverbänden ein Konzept zur*
452 *bedarfsgerechten Bereitstellung von Radschnellwegen oder Raddirektverbindungen*
453 *in ganz Hessen, vor allem zwischen Ober- und Mittelzentren, erarbeiten sowie*
454 *die Planung und den Bau mit der höchst möglichen Förderung unterstützen,*
455 *wenn dies für die Umsetzung erforderlich ist. (...) Kommunen werden beim*
456 *Erfahrungsaustausch und bei Vorhaben zur Nahmobilität unterstützt. Zudem werden*
457 *Kapazitäten geschaffen, z.B. über personelle Unterstützung bei der*
458 *Radverkehrsplanung. Ziele der Unterstützung des Landes sind: die Rad- und*
459 *Fußverkehrsinfrastrukturen stärker auszubauen und zu verbessern, den Abbau von*
460 *Barrieren und Lückenschluss sowie die Errichtung von sicheren Abstellmöglichkeiten*
461 *in der Öffentlichkeit, am Wohnort und bei Unternehmen und Betrieben*
462 *voranzutreiben, sowie das Rad als Verkehrsträger bis zur Gleichberechtigung in den*
463 *Verkehrsfluss zu integrieren. Beispiele hierfür sind Tempo 30-Zonen in*
464 *Wohngebieten, Ampelvorrangschaltungen, Radstraßen, Fußgängerüberwege an*
465 *Kreisverkehrszufahrten und striktere Bußgelder bei Falschparken und die*
466 *Erleichterung der Fahrradabnahme in den öffentlichen Verkehrsträgern sowie*
467 *sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen oder Bushaltestellen. Zusätzlich*
468 *zu den Entflechtungsmitteln des Bundes wird das Land Fördermittel zur Verfügung*
469 *stellen.“*

470 Wie bei V-04 und V-05 bedauert die VhU aber die Wiederholung der Anti-PKW-
471 Eigentum-Intention in den Angaben zur „Wirkung“: *„Die starke Fokussierung auf den*
472 *und Abhängigkeit vom eigenen Pkw kann durch ein Angebot an alternativen*
473 *Mobilitätsangeboten abgeschwächt werden.“* Diese Aussage sollte gestrichen
474 werden.

475

476 **V-07 Ausbau des Öffentlichen Verkehrs: Angebot und Vernetzung**

477 **Änderungsbedarf**

478 Die VhU begrüßt den Vorschlag, *„den Berufsverkehr im ÖV-Angebot besonders zu*
479 *berücksichtigen und über betriebliches Mobilitätsmanagement vom Land zu*

480 unterstützen.“ Ebenfalls stimmt die VhU einer weiterhin hohen finanziellen Förderung
481 des ÖPNV zu: „Weiterhin werden hohe Mittel zur Bestellung des Öffentlichen
482 Verkehrs sichergestellt. Dies betrifft ein entsprechendes Engagement gegenüber
483 dem Bund aber auch eine Unterstützung seitens des Landes. Um das Angebot
484 ausbauen zu können, bedarf es auch infrastruktureitig investiver Maßnahme (siehe
485 V-09).“

486 Allerdings ist die unter „Wirkung“ angegebene Zielsetzung korrekturbedürftig: Der
487 dort geforderte „Modal Shift zum ÖV“ stellt aus VhU-Sicht gerade keine „zentrale
488 Säule für den Klimaschutz dar“, da der technische Fortschritt allen Verkehrsmodi bei
489 entsprechenden staatlichen Rahmenseetzungen eine Dekarbonisierung ermöglichen
490 wird.

491 Hingegen lässt sich aus VhU-Sicht eine staatliche Förderung des ÖV aufgrund der
492 Kapazitätsbegrenzungen im Individualverkehr auf der Straße und – wie im KSP
493 erwähnt – als „Bestandteil der Daseinsvorsorge“ rechtfertigen.

494 Wirklichkeitsfremd ist, insbesondere hinsichtlich des ländlichen Raums, die folgende
495 Aussage: „Um eine weitreichende Verlagerung vom MIV einzuleiten, sind aber
496 weitere Maßnahmen, wie z.B. der Infrastrukturausbau des Radverkehrs, nötig.“ Diese
497 erwähnten Aussagen unter „Wirkung“ sollten gestrichen werden.

498

499 **V-08 Öffentlichen Verkehr klimafreundlicher gestalten**

500 **Änderungsbedarf**

501 Auf Unterstützung der VhU trifft die vorgesehene „Beseitigung von Engpässen vor
502 allem beim Knoten Frankfurt, entlang der S-Bahn Rhein-Main, der Korridore FfM-D
503 und FfM-MA“ sowie der politische Einsatz beim Bund für die „Umsetzung der
504 Elektrifizierung der Dieselstrecken im Ballungsraum Taunusbahn, Niddertalbahn,
505 Dreieichbahn, Ländchesbahn, Odenwaldbahn sowie ggfs. weiterer Strecken“ sowie
506 die „Förderung zur Elektrifizierung des Busverkehrs“. Als positiver Effekt der
507 Elektrifizierung ist zurecht zu erwarten, dass „Ziele der Luftreinhaltung“ leichter
508 erreicht werden.

509 Allerdings ist nicht nur elektrischer Verkehr im ÖV klimafreundlich. So fehlt z.B. die
510 Erwähnung von Erdgasmobilität, die ergänzt werden sollte. Die anfänglichen
511 Probleme bei Erdgas-betriebenen Bussen der ersten Generationen - hohe
512 Wartungsintensivität und Reparaturkosten – konnten zwischenzeitlich behoben bzw.
513 durch andere Einsparungen – etwa bei den Treibstoffkosten - ausgeglichen werden.

514 Die Landesregierung sollte sich daher auch für eine Verbesserung des
515 Erdgastankstellennetzes in Hessen – auch außerhalb der Ballungsgebiete -
516 einsetzen.

517

518 **V-09 Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs – Finanzierung**

519 **Ablehnung**

520 Die VhU lehnt die pauschale Privilegierung des ÖV und des Radverkehrs bei der
521 staatlichen Infrastrukturfinanzierung ab: „Die Förderung der Verkehrsinfrastruktur soll
522 schwerpunktmäßig auf den Ausbau des ÖPNV-Netzes und der
523 Radverkehrsinfrastruktur ausgerichtet werden.“

524 Aus VhU-Sicht müssen die Förderung von Infrastrukturen deutschlandweit und
525 insbesondere im Transitland Hessen für IV und ÖV sowie Straßen- und
526 Schieneninvestitionen je nach Bedarf und Region entschieden werden. Der
527 notwendige weitere Ausbau des ÖV und des Radverkehrsnetzes, den die VhU
528 unterstützt, darf nicht zu einer absoluten Verringerung des Etats für den Straßenbau
529 führen. Zudem sollten ÖV und Radverkehr nicht einfach gleichgesetzt, sondern klarer
530 voneinander abgegrenzt werden. Die VhU sieht im Ausbau des ÖV ein wichtigeres
531 Anliegen, als im Ausbau des Radverkehrsnetzes.

532

533 **V-10 Förderung strombetriebener Verkehrsmittel**

534 **Änderungsbedarf**

535 Zustimmung finden die in der Maßnahmenbeschreibung genannten Vorschläge für
536 die weitere „Förderung von Elektromobilität (...) auf Landesebene“, auch bezüglich
537 der Kommunen, nur insofern, als es sich um Pilotprojekte handelt, nicht aber um
538 Kaufprämien. Diese existieren bereits auf Bundesebene – mit derzeit geringer
539 Wirkung und noch geringerer Effizienz und somit ungenügender Rechtfertigung.

540 Akzeptabel ist der Ansatz, „Änderungen bei den Anforderungen an die
541 Infrastrukturen, z.B. Ausbau von Ladesäulen, in die Planungsprozesse zu
542 integrieren“. Hingegen hat die VhU Bedenken, „die Freigabe der Busspur für E-
543 Autos“ zu prüfen. Busspuren sind vor allem dazu da, dem ÖPNV auf Grund seiner
544 besonderen Rolle als Massenbeförderungsmittel einen gewissen Vorrang zu geben
545 und auch eine Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Wenn diese Spuren nun für
546 Fahrzeuge des Individualverkehrs frei gegeben würden, wäre dieser Vorteil nicht
547 mehr gewährleistet.

548 Insbesondere der Vorschlag zur Verschärfung von PKW-CO₂-Grenzwerten, der im
549 Bereich „Synergien und Konflikte“ implizit gemacht wird, stößt auf klare Ablehnung
550 der VhU: „Mitwirkung des Landes auf Bundesebene, zur Unterstützung von
551 Maßnahmen im Bereich nachhaltiger Mobilität: Es ist zu beachten, dass bei der
552 Förderung von Elektromobilität bei Pkw eine Wechselwirkung mit den Pkw-CO₂-
553 Grenzwerten besteht. Damit durch Elektrifizierung der Pkw-Antriebstechnologie ein
554 zusätzlicher Minderungsbeitrag erzielt wird, müssen gleichzeitig die EU Pkw-
555 Grenzwerte ambitionierter fortgeschrieben werden. Dafür kann sich das Land
556 einsetzen.“

557 Die beiden letzten Sätze sollten gestrichen werden. Bereits die derzeit
558 beschlossene Absenkung der CO₂-Grenzwerte für Neuwagen – von 130 g/km (in
559 2015) auf 95 g/km (in 2025) – belastet die heimische Automobilbranche und ihre
560 Kunden massiv. Neben der überdimensionierten Belastung muss auch die
561 klimapolitische Relevanz und Effektivität in Frage gestellt werden. Denn die
562 Grenzwerte verringern lediglich den CO₂-Ausstoß von Neuwagen, nicht aber den
563 von Millionen Bestandsfahrzeugen. Und sie berücksichtigen nicht die Laufleistung
564 der Fahrzeuge. Hingegen leistet genau das der Deckel für CO₂ aus Benzin und
565 Diesel. Darüber hinaus hält die VhU es für geboten, einen so weitgehenden
566 Vorschlag, der eine Belastung allen der hessischen Automobilwirtschaft in
567 zweistelliger Millionenhöhe jährlich bedeutete, zumindest als eigenständigen
568 Vorschlag kenntlich zu machen.

569 Zudem fehlt auch hier die Erweiterung auf Erdgas. Im Maßnahmenset 2.0 hieß diese
570 Maßnahme noch „Förderung emissionsarmer Verkehrsmittel“, mit der Erdgas

571 potenziell abgedeckt war. Im Rahmen der Diskussion in der Arbeitsgruppe gab es
572 eindeutige Hinweise mehrerer Teilnehmer, dass sie Erdgasmobilität natürlich auch
573 darunter verstehen. Die Forderung, z.B. des LDEW, Erdgasmobilität explizit zu
574 erwähnen, wurde explizit unterstützt. In der letzten Überarbeitung hat sich das
575 wissenschaftliche Konsortium offenbar dazu entschlossen, ganz deutlich zu machen,
576 dass Erdgasmobilität nicht Bestandteil dieser Maßnahme ist, und hat „emissionsarm“
577 durch „strombetrieben“ ersetzt. Das sollte korrigiert werden.

578

579 **V-12 Klimafreundliche Logistik stärken**

580 **Änderungsvorschlag**

581 Die VhU befürwortet grundsätzlich den Vorschlag zur City-Logistik, da er interessante
582 Innovationen, insbesondere für Innenstädte, zur Folge haben kann: *„Das Land
583 fördert neue Projekte zur City-Logistik mit besonderem Fokus auf Vernetzung und
584 Dialog zwischen den Stakeholdern und dem Ziel des Barriereabbaus zwischen den
585 Unternehmen zur Effizienzsteigerung. Auch die großen Potenziale hinsichtlich der
586 Elektrifizierung der Flotten sind in diesem Zusammenhang zu adressieren.
587 Untersuchungen zeigen, dass Kurier-Express-Paket-Dienste bereits heute
588 Elektrofahrzeuge wirtschaftlich betreiben können. Daher gilt es eher, das mangelnde
589 Angebot seitens der Hersteller anzugehen. Die Einführung und der Ausbau von
590 dezentralen Micro-HUBs in den Städten in Kombination mit niedrig oder nicht
591 motorisierten Fahrzeugen, zum Beispiel (Elektro-)Lastenrädern, wird vom Land über
592 Projektförderung unterstützt (...). Das Land bemüht sich zudem, den
593 Güterfernverkehr zu dekarbonisieren und bewirbt sich daher um die Einrichtung einer
594 ersten Strecke für Oberleitungs-Lkw“.*

595 Nach den Erfahrungen der City-Logistik-Projekte in Kassel und Frankfurt muss
596 jedoch jedes Projekt auf seine Machbarkeit und Klimaverbesserung geprüft werden.
597 City-Logistik Projekte können nicht pauschal ins Leben gerufen werden. So hat zum
598 Beispiel die damalige Frankfurter City-Logistik eine Simulation durchgeführt mit dem
599 Ergebnis, dass durch die zusätzlich notwendigen Bündelungsverkehre mehr
600 Emissionen entstanden wären, als wiederum durch eine kooperative Belieferung der
601 Stadt hätte eingespart werden können.

602 Bezüglich der Lieferverkehre der Paketdienste sollte der Fokus vor allem auf einer
603 Verbesserung der Rahmenbedingungen in der jeweiligen Innenstadt (z.B.
604 Ladestellen für Elektroliefergeräte) gelegt werden.

605 Die Bewerbung um die Einrichtung einer ersten Teststrecke für Oberleitungs-LKW
606 hält die VhU für verfrüht. Erst nach Auswertung der Ergebnisse des ersten
607 deutschlandweiten Pilotprojektes im Praxisbetrieb sind Aussagen über die
608 Machbarkeit und Zukunft dieser Technik möglich.

609 Es ist insgesamt zu beachten, dass Unternehmen auf einen reibungslosen Transport
610 sowohl der für die Produktion benötigten Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe als auch
611 sodann ihrer gefertigten Produkte angewiesen sind. Insofern darf es nicht zu
612 unzumutbaren Einschränkungen bzw. Neuerungen kommen.

613

614 **V-13 Schienengüterverkehr optimieren und stärken**

615 **Zustimmung**

616 Die VhU unterstützt diese Maßnahme, die vorsieht, dass *„das Förderprogramm im*
617 *Schienengüterverkehr des Landes (Reaktivierung und Sanierung von*
618 *Gleisanschlüssen sowie Gutachten zur Potentialbetrachtung) (...) weitergeführt und –*
619 *entwickelt“* wird. Hierbei *„gilt es zum Beispiel, die Umlademöglichkeiten auf*
620 *regionalen Bahnhöfen zu prüfen. Das Land berät und unterstützt ggf. bei Anträgen*
621 *von Unternehmen mit förderrechtlichem Vorrang auf Bundesebene.“* Die
622 zurückhaltenden Formulierungen im KSP und die Einstufung von Effektivität und
623 Effizienz lediglich als *„mittel“* deuten in realistischer Weise bereits auf
624 Umsetzungsschwierigkeiten hin.

625 Gleichwohl ist der Ansatz richtig, ebenso wie folgende Vorschläge: *„Das Land gibt*
626 *durch die Regionalplanung Flächen für geeignete Logistikstandorte für die*
627 *kommunale Bauplanung zur Optimierung des kombinierten Güterverkehrs vor. Das*
628 *Land setzt sich auf Bundesebene dafür ein, dass flächendeckend*
629 *Güterverkehrsstrecken in Betrieb gehalten werden und der intramodale Wettbewerb*
630 *gestärkt wird.“*

631

632 **V-14 Digitalisierung zur klimafreundlichen Verkehrsoptimierung nutzen**

633 **Änderungsbedarf**

634 Diese Maßnahme ist im Grundsatz zu unterstützen: *„Vom Land werden innovative*
635 *Leitkonzepte wie Car-to-X Kommunikation sowie autonomes Fahren verfolgt. Zudem*
636 *wird geprüft, welche Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, damit diese*
637 *Technologien einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. Die vom Land*
638 *bestehende Förderfähigkeit von Verkehrsbeeinflussungsanlagen und von*
639 *kooperativen Systemen ist auf Aktualität insbesondere hinsichtlich der Entwicklung*
640 *von dynamischen Car-to-X und X-to-Car Kommunikation stetig zu prüfen. In diesem*
641 *Zusammenhang ist es zwingend notwendig, auch die Anforderungen an Datenschutz*
642 *und -sicherheit mit zu entwickeln.“*

643 Jedoch wäre es nicht akzeptabel, wenn diese Innovationen kurzfristig als Hebel zur
644 Einführung von Tempolimits genutzt würden, was die Formulierung unter „Wirkung“
645 zumindest nahe legt: *„Dies kann ebenfalls dafür notwendige*
646 *Geschwindigkeitsbeschränkung beinhalten (z.B. 120 km/h auf Autobahnen, Tempo*
647 *30 innerstädtisch).“* Generelle Tempolimits, die nicht lokal durch die
648 Verkehrsverhältnisse oder zukünftig durch innovative Verkehrssteuerungen
649 begründet sind, lehnt die VhU als ungerechtfertigten Eingriff des Staates in den
650 Verkehr ab. Im KSP sollte dies explizit klargestellt werden.

651

652 **V-15 Verkehrsvermeidung und -entzerrung durch alternative Arbeitsformen**

653 **Zustimmung**

654 Die VhU hält den Trend hin zu flexibleren Arbeitsformen und -zeiten für eine sinnvolle
655 Entwicklung. Es ist daher grundsätzlich zu begrüßen, wenn die Landesregierung
656 diese Entwicklung positiv begleitet. Auch wäre es erfreulich, wenn sich aus diesem
657 Trend eine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur ergäbe. Allerdings handelt es sich
658 hier um eine gesellschaftliche Entwicklung, die nicht in erster Linie aus dem
659 Blickwinkel der Klimapolitik zu betrachten ist.

660

661 **V-16 Vorbildfunktion des Landes im Bereich betriebliche Mobilität**

662 **Änderungsbedarf**

663 Grundsätzlich begrüßt die VhU, dass Hessen „sich mit der Umsetzung der folgenden
664 Maßnahmen befassen“ will: *„Dekarbonisierung der behördlichen Fahrzeugflotte
665 (grundsätzlicher Vorrang für die Beschaffung von CO2-armen Fahrzeugen,
666 Überarbeitung des Reisekostengesetzes, um z.B. Car-Sharing und Zeitkarten
667 abrechnungsfähig zu machen, Einführung eines Mobilitätsmanagements,
668 Vereinfachung und Optimierung von Abläufen bei Dienstreisen und
669 Dienstreiseabrechnung, Unterstützung des Umweltverbundes und insb.
670 Fahrradverkehrs durch z.B. ausreichende und witterungsbeständige Stellplätze,
671 Diensträder, -pedelecs oder Bike-Sharing-Systeme, Einbezug von Pendler- und
672 ÖPNV-Verkehren.“*

673 Positiv zu werten ist, dass diese Maßnahme technologieoffen formuliert ist („CO2-
674 arme Fahrzeuge“) und damit z.B. Erdgas-Fahrzeuge nicht ausgeschlossen werden.
675 Übertrieben erscheint jedoch der Anspruch, *„über die Vorgaben der europäischen
676 Union hinauszugehen“*, da die von der EU gesetzte Richtmarke von 50 g CO2/km für
677 *„Fahrzeuge mit sehr niedrigen Emissionen und der Nutzung besonderer Treibstoffe“*
678 bereits überambitioniert und wenig kosteneffizient ist. Solche Grenzwerte
679 ermöglichen fast ausschließlich die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und führen
680 die anzustrebende Technologieneutralität letztlich ad absurdum. Sinnvoller erscheint
681 hier die Orientierung an den emissionsärmsten Otto-Modellen deutscher Hersteller.

682

683 **V-17 Stärkere Verknüpfung von Luft- und Schienenverkehr**

684 **Ablehnung**

685 Eine *„Informationskampagne zur verstärkten Nutzung von Zügen statt Inlandsflügen“*
686 durch den Staat lehnt die VhU ab. Es ist grundsätzlich und auch klimapolitisch
687 überflüssig, dass Staat und Politik den Bürgern und Unternehmen
688 *„Nachhilfeunterricht“* in Fragen ihrer Verkehrsmittelwahl geben. Marketingkampagnen
689 *„zu tatsächlichen Reisezeiten, zum Komfort, der Möglichkeit, die Reisezeit sinnvoll
690 nutzen zu können, sowie zu den Kosten einschließlich externen Kosten zwischen
691 Reisen mit dem Öffentlichen Fernverkehr und Flugreisen“* fallen nicht in den
692 Aufgabenbereich des Staates. Solch einen „Betreuungsstaat“ lehnt die VhU ab. Es ist
693 das Recht und die Aufgabe von Eisenbahnunternehmen, für ihre Angebote zu
694 werben. Zudem ist es selbstverständlich, dass die VhU den Ausbau des
695 Streckennetzes für den schnellen Schienenfernverkehr befürwortet.

696 In einer freiheitlichen Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung hat der Staat die
697 Rahmenbedingungen zu setzen, innerhalb derer die Bürger frei und unbeeinflusst
698 vom Staat ihr Leben gestalten. Klimapolitisch begründet darf und muss der Staat den
699 Rahmen so setzen, dass das ökologische Ziel der CO2-Reduktion schrittweise und
700 tatsächlich erreicht wird. Beispielsweise wäre die langfristige Reduktion des
701 bestehenden EU-weiten CO2-Deckels im Luftverkehr dafür ein grundsätzlich
702 geeigneter Ansatz, der aber eine vorherige Abstimmung mit anderen wichtigen
703 Wirtschaftsräumen voraussetzt, in denen in gleicher Weise
704 Treibhausgasinderungen verbindlich und kontrollierbar vorgeschrieben werden
705 müssten. Denn anderenfalls würde der deutsche und europäische Luftverkehr im
706 globalen Wettbewerb (weiter) benachteiligt.

707 Der innerdeutsche Flugverkehr stellt ein nationales Erfordernis für Privat- und
708 Geschäftsreisende dar und ist unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Deutschland
709 im globalen Wettbewerb. Für eine mobile Gesellschaft in einem Land mit
710 polyzentrischen Wirtschaftsregionen hat der Luftverkehr zwischen den deutschen
711 Flughäfen große Relevanz. Entscheidend ist die Nachfrage von Unternehmen und
712 Bürgern. Die deutsche Flughafeninfrastruktur bedarf auch der Anbindung am Boden.
713 Flughäfen sind als intermodale Verkehrsknoten im nationalen Netz zu stärken. Die
714 bessere integrierte Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern – horizontal wie vertikal
715 – erfordert den Abbau organisatorischer Hemmnisse.

716 Hingegen ist der „*umfassende Ausbau der Schieneninfrastruktur*“ aus Sicht der
717 Wirtschaft zu begrüßen, wenngleich der Text keine Angaben zu den hohen Kosten
718 und ihrer staatlichen Finanzierung sowie zu den inakzeptabel langen Planungs- und
719 Genehmigungszeiten im Zusammenspiel von Bund, Ländern und Bahn macht.

720

721 **V-18 Luftverkehr nachhaltiger und effizienter gestalten**

722 **Änderungsbedarf**

723 Die VhU begrüßt im Grundsatz folgende Vorschläge, weist aber darauf hin, dass
724 deren Sinnhaftigkeit sehr von der konkreten Ausgestaltung abhängt: „*Das Land
725 Hessen setzt sich auf Bundesebene dafür ein, dass Anreize für Investitionen in
726 emissionsarmes Fluggerät oder emissionsarme Flugverfahren (Lärm und
727 Luftschadstoffe bzw. klimaschädliche Emissionen) geschaffen werden. Das Land
728 Hessen bemüht sich in Zusammenarbeit mit den Akteuren des Luftverkehrs um
729 Forschungsprojekte für klimaneutrale synthetische Kraftstoffe für den Luftverkehr.*“

730 Das Land Hessen sollte sich gegen weitere Belastungen der
731 Luftverkehrsunternehmen einsetzen, auch um es den Airlines zu erleichtern, in
732 emissionsärmere neue Maschinen zu investieren. Dazu gehört die Abschaffung der
733 Luftverkehrsteuer. Keineswegs darf unter dem Deckmantel des Klimaschutzes eine
734 weitere Schwächung des Luftverkehrsstandorts Hessen betrieben werden.

735 Bei dem ebenfalls erwähnten Vorschlag, das Land solle „*Ideen zur klimafreundlichen
736 Ausgestaltung der Landeentgelte zur Verfügung*“ stellen, sind eventuell
737 unerwünschte Effekte bei Lärm und Luftqualität zu berücksichtigen. Im Umfeld von
738 Flughäfen bedarf es einer Priorisierung von Lärmschutzmaßnahmen vor Regelungen
739 zur CO₂-Vermeidung. Zudem ist eine Klarstellung erforderlich, dass die
740 Landeentgeltgestaltung nicht zu einer Verschlechterung des Luftverkehrsstandortes
741 Hessen führen darf. Grundsätzlich sollte die CO₂-Minderung auch im Luftverkehr
742 technik- und wettbewerbsneutral erfolgen. Hessische Politiker sollten ferner darauf
743 hinwirken, international faire Rahmenbedingungen zu schaffen, damit klimapolitische
744 Maßnahmen in der EU heimischen Luftverkehrsunternehmen nicht zum Nachteil
745 gereichen.

746

747 **V-19 Mitwirkung des Landes auf Bundesebene, zur Unterstützung von 748 Maßnahmen im Bereich nachhaltiger Mobilität**

749 **Ablehnung**

750 Von den genannten Maßnahmen sind folgende aus VhU-Sicht abzulehnen, da sie
751 klimapolitisch kein ausreichendes Nutzen-Aufwand-Verhältnis aufweisen:

752 „- Überarbeitung der StVO hinsichtlich Stärkung des Radverkehrs, beispielsweise zu
753 Vorfahrtsregelungen sowie hinsichtlich der Vereinfachung der geteilten Nutzung
754 verkehrlicher Flächen (Mischflächen) und Erleichterung der Anordnung von Tempo
755 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen

756 - Im Bereich der Radverkehrsförderung überregionale Radschnellverbindungen als
757 Landes- oder Bundesradfernweg kennzeichnen und damit Planung, Bau und
758 Unterhaltung jener mit in die Landes- und Bundesfinanzierung einbeziehen -
759 gleichberechtigt zu den Landes- und Bundesverkehrswegen.“

760 - Gestaltungsräume und -möglichkeiten hinsichtlich Klimaschutzmaßnahmen auf
761 Landes- und kommunaler Ebene stärken:

- 762 • Länder und Kommunen dazu ermächtigen, nach eigenem Ermessen auf
763 Bundesfernstraßen Geschwindigkeits- bzw. Einfahrbeschränkungen zu
764 erlassen
- 765 • Weiterentwicklung der Umweltplakette, um Kommunen die Möglichkeit zu
766 geben, strengere Kriterien anzusetzen.“

767

768 **V-24 Verkehrsinformation und -lenkung für die Klimaanpassung nutzen**

769 **Änderungsbedarf**

770 Grundsätzlich begrüßt die VhU das Vorhaben „Reaktive und antizipierende
771 Verkehrsinformations- und -lenkungseinrichtungen“ zu nutzen, um klimabedingte
772 Verkehrsriskiken zu reduzieren. Jedoch stellt die Maßnahme in dem Moment einen
773 ungerechtfertigten Eingriff in die Selbstbestimmung von Bürgern dar, wenn
774 „Anweisungen zur Wahl des Verkehrsmittels“ vorgesehen werden. Dieser Halbsatz
775 sollte gestrichen werden.

776

777 **V-25 Öffentlichen Verkehr bei Extremwetterlagen attraktiver machen**

778 **Zustimmung**

779 Die VhU unterstützt diesen Vorschlag, u.a. um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu
780 machen: „Gerade während der zukünftig häufiger auftretenden Hitzewellen ist die
781 Aufrechterhaltung der Attraktivität des ÖV von großer Bedeutung, d.h. Busse,
782 Bahnen und die Haltestelleninfrastruktur müssen gekühlt werden. Dies sollte jedoch
783 auf energiesparende oder idealerweise passive Art erfolgen (z.B. Haltestellen sollten
784 verschattet werden). Das Heizen im Winter sollte energieeffizient erfolgen. Das
785 HMWEVL wirkt über die hessischen Verkehrsverbände auf die Berücksichtigung
786 dieser Aspekte bei Neubeschaffung, Bau und Instandsetzung durch entsprechende
787 Leitlinien hin und fördert den Austausch hierüber zwischen den Akteuren. Das
788 HMUKLV (...) auch die Verschattung öffentlicher Plätze.“

789

790

791 2. Themenfeld Energie & Wirtschaft

792

793 **2a) Energie & Wirtschaft: generelle Bewertung**

794 Gerade im Bereich der Stromerzeugung und der Industrie ist Deutschlands
795 Klimapolitik ökologisch nicht oder nur wenig wirksam. Die nationalen Vorschriften der
796 deutschen Politik – z.B. das EEG – sind ökologisch wirkungslos, weil allein die EU-
797 weite CO₂-Obergrenze den Ausstoß an CO₂ begrenzt, während das EEG nur zur
798 Verlagerung des CO₂-Ausstoßes der deutschen Energiewirtschaft ins EU-Ausland
799 führt. Es ist fürs Klima egal, ob in Hessen Strom aus Gas oder Wind erzeugt wird,
800 denn im Falle von Ökostrom werden die nicht benötigten CO₂-Zertifikate ins Ausland
801 verkauft und führen dort zu CO₂-Emissionen. Das Klimaschutzinstrument ist die
802 CO₂-Obergrenze, nicht das EEG.

803 Zudem ist die deutsche Klimapolitik im Bereich der Stromerzeugung und der
804 Industrie unnötig teuer. Deutschland betreibt eine Klima-Planwirtschaft, die von
805 teuren Einzelmaßnahmen geprägt ist. Über 20 Mrd. Euro unnötige Kosten entstehen
806 pro Jahr durch das EEG – und benachteiligen stromintensive heimische Betriebe,
807 insbesondere die Industrie gegenüber ausländischer Konkurrenz, und zunehmend
808 auch relativ stromintensive Handwerksbetriebe wie etwa Bäcker, die unter billiger
809 Importkonkurrenz leiden.

810 In Deutschland zahlen im Jahr 2016 die allermeisten Industriebetriebe knapp 16 Cent
811 pro Kilowattstunde für Strom, mit EEG-Entlastung immer noch gut 9 Cent, einige
812 wenige Großbetriebe rund 6 Cent. Die Konkurrenz in Frankreich zahlt durchweg 6
813 Cent und in den USA nur 4 Cent. Zum Vergleich: Der CO₂-Preis der EEX-Börse
814 beträgt 5 Euro je Tonne CO₂. Der Markt kann viel besser als der Staat herausfinden,
815 wo und wie CO₂ kostengünstig vermieden werden kann. Das EEG entzieht den
816 Unternehmen in allen Wirtschaftszweigen unnötig Geld. Es bewirkt eine
817 Umverteilung von den privaten, gewerblichen und industriellen Stromverbrauchern
818 hin zu relativ wenigen Anbietern und Betreibern von Ökostromanlagen.

819 Die VhU hält es für geboten, dass die Landesregierung sich im KSP Hessen
820 verpflichtet, durch ihren Einsatz auf Bundesebene dazu beizutragen, die staatliche
821 Strompreisverteuerung durch das EEG zu stoppen und umzukehren.

822

823 **2b) Energie & Wirtschaft: Einzelbewertungen**

824

825 **A-02 Energieeffiziente Kläranlage**

826 **Änderungsbedarf**

827 Positiv an dieser Maßnahme ist der Ansatz der Freiwilligkeit und die
828 Kooperationsbereitschaft des Landes mit den Verbänden der Betreiber kommunaler
829 Kläranlagen: *„Der wesentliche Treiber des Energieverbrauchs aus Kläranlagen sind
830 die Belüftungsanlagen in den Belebungsbecken. Durch die technologischen
831 Weiterentwicklungen in diesem Bereich sind hier erhebliche Energieeinsparungen
832 möglich. Optimierungen sind dabei sowohl im Betrieb als auch bei der technischen
833 Ausrüstung möglich. (...) Durch eine freiwillige Zielvereinbarung der Landesregierung
834 mit den Betreibern, vertreten durch die entsprechenden Verbände (bspw. LDEW*

835 *Hessen/Rheinland-Pfalz, (...)) wird eine Optimierung von mindestens 50 Anlagen*
836 *(auch unter Einbeziehung von kleinen Kläranlagen) angestrebt.“*

837 Allerdings ist die Einschätzung, dass über die Verbände *„Informationen über*
838 *Potentiale von Klein- und Kleinstanlagen“* bereitgestellt werden können, nicht
839 realistisch. Der Text sollte entsprechend korrigiert werden.

840 Aus Sicht der Betreiber von Kläranlagen in der Industrie ist daran zu erinnern, dass
841 die (energieintensive) Industrie ein großes Eigeninteresse daran hat, stets so
842 energieeffizient wie nur möglich zu arbeiten. An welchen Stellen im Einzelnen
843 Energieeinsparpotenziale überhaupt noch möglich sind, wissen die Unternehmen
844 selbst am besten. Die Maßnahme selbst zielt nicht auf Zwangsvorgaben ab, jedoch
845 wird in der Beschreibung eine Optimierung von mindestens 50 Anlagen angestrebt.
846 Nochmals weist die VhU ausdrücklich darauf hin, dass Zwangsvorgaben, die
847 lediglich zu einem Standort- und damit zu einem Wettbewerbsnachteil führen
848 würden, unter allen Umständen zu vermeiden sind.

849

850 **E-01 Brennstoffwechsel von Kohle zu Erdgas, Biomasse und biogenen** 851 **Reststoffen bei Heizwerken bzw. KWK-Anlagen**

852 **Ablehnung**

853 Die VhU lehnt ein neues *„Forum“* als unnötige Polit-PR-Maßnahme ab. Die
854 Kraftwerksbetreiber benötigen auch hier keine „Nachhilfe“ durch die
855 Landesregierung, wie sie vorgeschlagen wird: *„Die Landesregierung gründet ein*
856 *Forum mit den betreffenden Kraftwerksbetreibern und unterstützt ggf. notwendige*
857 *Machbarkeitsstudien. Zu prüfen ist, inwieweit eine nachhaltige Biomassenutzung in*
858 *diesem Rahmen möglich ist (z.B. geeignete Biomasse-Potenziale in Hessen,*
859 *getrennte Annahme von holzartiger Biomasse auf Wertstoffhöfen sowie abgestimmte*
860 *Heckenpflege und energetische Nutzung des Pflegematerials, Pilotvorhaben zur*
861 *energetischen Klärschlammnutzung und Nährstoffrückgewinnung).“*

862 Wo es betriebswirtschaftlich möglich ist, findet eine Brennstoff-Substitution bereits
863 statt. Langfristig führt im Rahmen der angestrebten CO₂-Reduktion kein Weg daran
864 vorbei. Ein landespolitisch motivierter und organisierter „Kohleausstiegsplan“ ist
865 ökologisch nicht erforderlich, da durch den sinkenden EU-weiten CO₂-Deckel in der
866 Stromerzeugung der CO₂-Ausstoß in Hessen bereits erfasst ist und weiterhin
867 reduziert wird.

868 Während die VhU die differenzierten Aussagen zum Thema Holz durchaus
869 anerkennt, spricht sie sich dennoch für den Ausschluss des Rohstoffes Holz aus der
870 Maßnahme aus: *„Für Holz besteht eine Konkurrenzsituation zur stofflichen Nutzung*
871 *(z.B. Spanplattenproduktion oder Papierherstellung). Insofern sollte für Biomasse*
872 *eine Kaskadennutzung angestrebt werden (vorrangig stoffliche Nutzung, darüber*
873 *hinaus energetische Nutzung).“*

874 Die heimische Papierindustrie ist auf eine nachhaltige Versorgung mit Holz zu
875 günstigen Preisen angewiesen. Arbeitsplatzintensität und Wertschöpfung liegen bei
876 der stofflichen Verwertung von Holz rund fünfmal höher als bei der energetischen
877 Verwertung. Das Verbrennen von Holz sollte daher ausschließlich in der letzten Stufe
878 einer Kaskadennutzung in Betracht kommen.

879

880 **E-02 Initiativen für eine Kohlestrategie des Bundes**

881 **Ablehnung**

882 Die VhU lehnt den Vorschlag ab, das Land Hessen solle „Initiativen“ unterstützen,
883 „dass der Bund seine Anstrengungen erhöht, den Kohleausstieg so schnell wie
884 möglich, unter Berücksichtigung von sozialen, ökonomischen und
885 energiewirtschaftlichen Aspekten, voran zu bringen.“ Die Stromerzeugung aus Kohle
886 ist bereits vom EU-CO₂-Deckel erfasst, der verlässlich und staatlich überwacht CO₂-
887 Minderungen zu geringstmöglichen Kosten garantiert. Durch einen nationalen
888 Kohleausstieg sind keine zusätzlichen CO₂-Minderungen zu erreichen, dafür aber
889 erhebliche Kostensteigerungen sowie Arbeitsplatzverluste und Strukturbrüche.

890

891 **E-04 Informationen zu Wärmesenken und industrieller Abwärme**

892 **Änderungsbedarf**

893 Die VhU unterstützt diesen Vorschlag im Grundsatz, da er die Vermeidung unnötiger
894 Kosten befördern könnte. Allerdings muss klar gestellt werden, dass sich daraus
895 keine neuen Berichtspflichten für Betriebe und keine neuen Bürokratieauflagen
896 ergeben dürfen: „Zur Nutzung des Potenzials zur überbetrieblichen Wärmeintegration
897 ist eine Kenntnis möglicher Wärmequellen und -senken unabdingbar. Bevor in eine
898 neue Wärmequelle investiert wird, sollte im Sinne der Effizienz geprüft werden, ob
899 nicht genutzte Abwärmequellen in der Umgebung zur Verfügung stehen. Dabei ist zu
900 berücksichtigen, dass durch möglicherweise notwendige Effizienzmaßnahmen
901 einzelne Abwärmequellen nur noch in der mittelfristigen Perspektive zur Verfügung
902 stehen. Zur systematischen Erfassung stellt die Landesregierung daher
903 Wärmequellen und -senken auf einer geeigneten Internetseite dar.“

904

905 **E-06 Streichung der Prüfung eines E-Wärme-G für das Land Hessen**

906 **Zustimmung**

907 Sehr positiv sieht die VhU die Streichung dieser Maßnahme. Dass ein E-Wärme-
908 Gesetz mit Zwangsmaßnahmen gegenüber Bürgern dem Klimaschutz eher
909 entgegenwirkt als ihn unterstützt, zeigt das Beispiel Baden-Württemberg.

910

911 **E-08 Beratungsstelle für dezentrale/regionale Energieerzeugung**

912 **Ablehnung**

913 Noch weitere öffentlich geförderte Einrichtungen zum Thema Energiewende hält die
914 VhU für nicht erforderlich. Deshalb lehnt sie es ab, dass das Land eine weitere
915 „Beratungsstelle einrichtet, die z.B. die Gründung und den Betrieb von lokalen
916 Energiegenossenschaften sowie von regionalen Projekten bei kommunalen und
917 regionalen Energieversorgungsunternehmen unterstützt und begleitet.“

918 Es gibt keine Rechtfertigung für den Staat, immer weiter die Struktur des
919 Energiemarktes zu beeinflussen. Weder in Form von weiteren Beratungsstellen für
920 Bürger und Kommunen, noch „ergänzend zu dem Bürgerforum Energieland Hessen“,
921 was bereits besteht, und dem das Land ja auch noch eine „Energieagentur“
922 hinzufügen will, welche die VhU ebenfalls als überflüssig ablehnt.

923

924 **E-09 Entwicklung und Erprobung von Smart Grids: Aktive Begleitung des**
925 **Projektes C/Sells**

926 **Zustimmung**

927 Die VhU begrüßt, dass die Landesregierung die „*Entwicklung und Erprobung von*
928 *Smart Grids zur Vermeidung von Netzengpässen und der dadurch resultierenden*
929 *Abregelung der Erzeugung erneuerbarer Energien*“ weiter „unterstützen“ will.

930

931 **E-10 Smart Grids-Plattform**

932 **Zustimmung**

933 Die VhU begrüßt, dass die Landesregierung „*eine Smart Grids-Plattform, in der sich*
934 *die unterschiedlichen Akteure (Netzbetreiber, Erzeuger, Flexibilitätsanbieter, IKT-*
935 *Ausrüster, etc.) austauschen, Strategien für das Bundesland Hessen entwickeln*
936 *sowie die interdisziplinäre Vernetzung der Akteure vorantreiben können*“, initiieren
937 will.

938

939 **E-11 – Erhöhung der Flexibilität im Elektrizitätssystem: Studie zur Flankierung**
940 **des Ausbaus Erneuerbarer Energien**

941 **Zustimmung**

942 Diese Maßnahme bewertet die VhU positiv, da die Entwicklung von
943 Speichertechniken ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Umbaus des Energiesystems
944 ist. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere die mit der Maßnahme angestrebte
945 Schaffung von unterstützenden statt hinderlichen Rahmenbedingungen und
946 Fördermöglichkeiten ein wichtiger Schritt.

947

948 **E-14 Austausch von Daten zur Verbindung zwischen Wetter und Schäden im**
949 **Energiesektor**

950 **Ablehnung**

951 Mit dieser Klimaanpassungsmaßnahme sollen zusätzliche Daten von
952 Energieversorgern gemeldet und öffentlich zugänglich gesammelt werden. Dies sieht
953 die VhU kritisch. Die Anforderungen gehen über das EnWG hinaus, bieten aber
954 keinen Mehrwert, der das rechtfertigen würde. Zudem stellt die Maßnahme die
955 Fähigkeit und das Eigeninteresse der Energieversorger und Netzbetreiber in Frage,
956 ihre eigene Infrastruktur an die Folgen des Klimawandels anzupassen. Nicht zuletzt
957 haben wir große datenschutzrechtliche Bedenken in Bezug auf die angedachte
958 uneingeschränkte Offenlegung von Daten.

959

960 **E-17 – Pilotprojekte: Thermische Energiespeicher:**

961 **Änderungsbedarf**

962 Förderung und Erprobung von thermischen Energiespeichern, insbesondere in
963 Verbindung mit KWK-Anlagen, sieht die VhU positiv. Ebenfalls positiv bewertet die

964 VhU den Hinweis auf das Schutzgut Grundwasser in Bezug auf die mögliche
965 Nutzung von Aquifer-Speichern. Die Betonung des Grundwasserschutzes bereits in
966 diesem frühen Maßnahmenstadium ist richtig und wichtig.

967 In der Beschreibung der Maßnahme geht es um „*Pilotprojekte, existierende*
968 *Förderungen und Beratungen, Informationen sowie Praxisworkshops*“. Daneben wird
969 ein Gesamtkonzept für das Land Hessen erwähnt. Nicht verständlich ist, wieso unter
970 den Instrumententypen neben „*Forschung*“ und „*staatlicher Förderung*“ das
971 „*Ordnungsrecht*“ erwähnt wird. Zwangsvorgaben sind aufgrund ihres Charakters als
972 Standort- und Wettbewerbsnachteil abzulehnen. Sie sind aber auch in der Sache
973 nicht erforderlich, wenn die thermische Speicherung für die Betriebe attraktiv ist. Das
974 „*Ordnungsrecht*“ sollte bei den Instrumententypen gestrichen werden.

975

976 **E-18 Streichung des Vorschlags der Einführung einer „Wärmeabgabe“ auf** 977 **Klimaanlagen zur Investition von Stadtkühlungsmaßnahmen**

978 **Zustimmung**

979 Die VhU hält grundsätzlich die Einführung neuer Steuern und Abgaben für falsch und
980 begrüßt daher die Streichung dieses Vorschlags.

981

982 **E-21 Einsatz des Landes auf Bundesebene für die Einführung eines Cap- and-** 983 **Trade-Systems im Wärme- und Verkehrssektor**

984 **Zustimmung**

985 Die VhU begrüßt diesen Vorschlag, um die Effektivität und die Kosteneffizienz der
986 Klimapolitik zu steigern: „*Die Landesregierung initiiert zusammen mit der hessischen*
987 *Wirtschaft, der Wissenschaft und weiteren klimapolitisch wichtigen Akteuren ein*
988 *Dialogprojekt zu Optionen eines Sektor übergreifenden Cap-and Trade System auf*
989 *der 1. Handelsstufe oder paralleler sektoraler Handelssysteme im Wärme- und*
990 *Verkehrssektor auf nationaler und europäischer Ebene. In dem gemeinsamen*
991 *Dialogprozess sollen die Vor- und Nachteile eines solchen Systems unter der*
992 *Maßgabe kurzfristiger und langfristiger Effizienz und seiner mittelfristigen politischen*
993 *Realisierungschancen und Hindernisse auf der europäischen Ebene geprüft werden.*
994 *Es wird dabei besonders auch auf die Interdependenzen zu bestehenden*
995 *Instrumenten mit Steuerungswirkung, sowie über die wissenschaftlichen*
996 *Erkenntnisse zu den Folgen der Ausweitung des Emissionshandels und der*
997 *Einführung eines solchen Systems auf Bundesebene geachtet.*“

998 Der Vorschlag zusätzlicher CO₂-Deckel für Benzin und Diesel sowie für Erdöl und
999 Erdgas in separaten Emissionshandelssystemen sollte ausdrücklich als
1000 effizienzsteigernde Alternative zu anderen – bestehenden und erst recht neuen –
1001 Regulierungen, Privilegierungen und Besteuerungen auf nationaler und EU-Ebene
1002 betrachtet und diskutiert werden, da Doppelregulierungen abzulehnen sind.

1003

1004 **GB-07 Kommunikation der Rahmenempfehlungen bei Stromausfall**

1005 **Zustimmung**

1006 Die VhU unterstützt den Vorschlag: „Das HMdIS hat Rahmenempfehlungen zur
1007 Einsatzplanung des Brand- und Katastrophenschutzes bei flächendeckendem,
1008 langandauerndem Stromausfall erarbeitet. Diese Rahmenempfehlungen sollten mit
1009 den Betreibern kritischer Infrastrukturen in einem kontinuierlichen Prozess diskutiert
1010 und aktualisiert werden, mit dem Ziel, branchen-/ bereichsspezifische Notfallpläne zu
1011 entwickeln. Das HMdIS führt dazu themenspezifische Workshops durch. Die
1012 Maßnahme sollte so ausgerichtet werden, dass bestehende fossile Backup-Systeme
1013 (z.B. Dieselgeneratoren) durch Systeme auf der Basis erneuerbarer Energien
1014 substituiert werden. Hier soll ebenso innovativ wie technologieoffen geprüft werden.“

1015

1016 **IGHD-01 – Förderung regionaler Aktivitäten zur Steigerung der Energieeffizienz
1017 in Gewerbe und Industrie**

1018 **Änderungsbedarf**

1019 Die VhU unterstützt Energieeffizienznetzwerke und insb. den folgenden Vorschlag:
1020 „Das Land unterstützt Initiatoren bei der Einrichtung von Energieeffizienznetzwerken
1021 und bei weiteren regionalen Kooperationen zur Verminderung von
1022 Treibhausgasemissionen in Industrie und GHD. Im Rahmen der Beratung zu
1023 Energieeffizienznetzwerken werden zielgruppenspezifisch mögliche
1024 Netzwerkinitiatoren (EVU, Kammern und Verbände, Energiedienstleister),
1025 Energieberater und potentielle Netzwerkteilnehmer angesprochen und informiert. Im
1026 Rahmen der Förderung wird durch gestufte Anreize eine ambitionierte Zielsetzung
1027 und Maßnahmenumsetzung (incl. Monitoring) angereizt.“

1028 Allerdings hält die VhU die geplante „Einrichtung einer Stelle zur Koordination der
1029 Energiemanagementaktivitäten ("Energiemanager für das Gewerbegebiet"), (...) um
1030 eine koordinierte Identifikation und Umsetzung dieser Maßnahmen zu erreichen“, aus
1031 haushaltspolitischen Gründen für nicht sinnvoll.

1032 Ebenfalls scheint Skepsis angebracht gegenüber der auf Bundesebene von Politik
1033 und Wirtschaft genannten Zahl von 500 Energieeffizienznetzwerken bis zum Jahr
1034 2020. Schließlich haben viele, insbesondere große und / oder energieintensive
1035 Unternehmen, bereits Potentiale zur Steigerung der Energieeffizienz gehoben.

1036

1037 **IGHD-02 Weiterer Ausbau der Energieberatungsangebote für KMU**

1038 **Zustimmung**

1039 Die VhU unterstützt den Vorschlag einer Ausweitung der Energieberatung für kleine
1040 und mittlere Unternehmen, beispielsweise durch „die Energieeffizienz-
1041 Impulsberatung durch das RKW Hessen im Rahmen der Hessischen Initiative für
1042 Energieberatung im Mittelstand“.

1043 Die VhU hält es dabei für erforderlich, dass die Landesregierung im Rahmen der
1044 Umsetzung des KSP Hessen 2025 Transparenz über die unterschiedlichen

1045 Aufgaben und Akteure im Bereich der Energieberatung von Unternehmen und
1046 Bürgern gewährleistet.

1047

1048 **IGHD-03 Energieeinsparcontracting Offensive**

1049 **Änderungsbedarf**

1050 Die VhU hält das Thema Contracting für wichtig, erkennt hier aber kein Markt- oder
1051 Wettbewerbsversagen, was ein staatliches Handeln auf Landesebene erforderte.
1052 Eher ist – trotz erfolgreicher Praxiserfahrungen mit Energieliefercontracting – zu
1053 fragen, ob die heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für Contractingmodelle
1054 genügend Spielraum lassen.

1055 Zudem stellt sich die Frage, ob es in einem Energiesystem mit zunehmenden Anteil
1056 regenerativer statt fossiler Energien klimapolitisch erforderlich, auf
1057 Energieverbrauchssenkung zu setzen, statt auf Steigerung der jeweils spezifischen
1058 Effizienz bei Gewinnung und Nutzung (regenerativer und konventioneller) Energien.
1059 Angesichts knapper öffentlicher Mittel sollten diese Vorschläge aus VhU-Sicht noch
1060 einmal auf den Prüfstand.

1061

1062 **IGHD-06 Demonstrationsprojekte Lastflexibilisierung in Industrie und GHD**

1063 **Zustimmung**

1064 Die VhU unterstützt diesen Vorschlag: *„Im Rahmen von Demonstrationsprojekten in
1065 Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und der hessischen Industrie wird das
1066 Potenzial zur Lastflexibilisierung, bspw. durch den Einsatz von Technologie zur
1067 lastflexiblen Steuerung von Prozessen, aufgezeigt und die praktische Umsetzbarkeit
1068 entsprechender Konzepte anschaulich dargestellt.“*

1069 Wichtig ist der VhU, dass eine Lastflexibilisierung auch künftig ausschließlich auf
1070 freiwilliger Basis der Unternehmen stattfindet.

1071

1072 **IGHD-07 Energieeffiziente Rechenzentren**

1073 **Zustimmung**

1074 Die VhU unterstützt den Vorschlag, betont aber, dass es um
1075 Energieeffizienzsteigerung geht und nicht um eine Senkung des Energieverbrauchs
1076 in diesem stark wachsenden Wirtschaftszweig: *„Gerade im Bereich der dezentral
1077 organisierten mittleren und kleinen Rechenzentren besteht aber noch deutlicher
1078 Verbesserungsbedarf. Durch Beratungsprogramme, insbesondere für
1079 mittelständische Rechenzentren, soll dieses Potenzial genutzt werden.“*

1080

1081 **IGHD-08 Energieeffiziente Beschaffung in Verwaltungsgebäuden des Landes 1082 und der Kommunen**

1083 **Zustimmung**

1084 Die VhU unterstützt den Vorschlag, bei der Beschaffung von Gütern und
1085 Dienstleistungen für die Verwaltung der Energieeffizienz mehr Beachtung bei den
1086 Auswahlkriterien zu schenken. Dabei ist es wichtig, dass die Kosten insgesamt nicht
1087 steigen. Deshalb begrüßt die VhU folgenden Aspekt: *„Dabei soll der Begriff der*

1088 *Energieeffizienz nicht ausschließlich die Nutzungsphase umfassen, sondern – sofern*
1089 *möglich – den Produktlebenszyklus als Ganzes berücksichtigen.“ Hierbei müssen*
1090 *auch die Kosten während des Produktlebenszyklus beachtet werden.*

1091

1092 **IGHD-16 Klimafreundliche Gemeinschaftsverpflegung**

1093 **Ablehnung**

1094 *„Die Landesregierung fördert die Vorbildrolle der Einrichtungen der*
1095 *Gemeinschaftsverpflegung in Bezug auf eine gesunde, klima- und umweltfreundliche*
1096 *Ernährung.“*

1097 Aus VhU-Sicht sollte Klimaschutz bei Speis und Trank nicht durch einen
1098 bevormundenden Staat angestrebt werden, auch nicht durch indirektes Agenda
1099 Setting und Nudging. Dazu sind Politiker und Verwaltungsangestellte nicht legitimiert.
1100 Staatliche Vorgaben, welche Lebensmittel konsumiert werden sollten oder gar
1101 dürfen, sind unangebracht. Sie führen zu einer unverhältnismäßigen Benachteiligung
1102 jener Teile der Landwirtschaft, der Lebensmittelindustrie, des Handels und der
1103 Gastronomie, denen Politiker ihr Wohlwollen entziehen. Es ist unstrittig, dass der
1104 Staat die Einhaltung von Standards bei Gesundheit, Tierwohl, Umwelt-, Natur- und
1105 Klimaschutz gewährleisten muss. Er sollte dies ausschließlich durch
1106 Rahmensetzungen in der Landwirtschaft, in der Lebensmittelherstellung, im Handel
1107 und in der Gastronomie erreichen und nicht durch Beeinflussung der Nachfrage der
1108 Bürger nach bestimmten Endprodukten.

1109

1110 **IGHD-18 Förderpreis Energieeffizienz**

1111 **Ablehnung**

1112 Aus Sicht der VhU gibt es bereits genügend Preise für Bürger und Unternehmen für
1113 alle möglichen von Politikern bevorzugten großen und kleinen Themen und Anliegen.
1114 Es entsteht zunehmend der Eindruck, dass es bei Preisverleihungen auch um
1115 politisches Marketing für die handelnden Personen und bestimmte Themen geht.
1116 Diesem Eindruck muss entgegengetreten werden. Daher lehnt die VhU den o. g.
1117 Vorschlag ab.

1118 Zudem besteht in der Energiepolitik derzeit kein Bedarf, das Thema Energieeffizienz
1119 gegenüber anderen klima- und energiepolitischen Themen herauszustellen. Wenn
1120 ein klima- und energiepolitischer Preis neu geschaffen werden sollte, dann für den
1121 besten Vorschlag eines Politikers zur Reduktion der unnötig hohen
1122 milliardenschweren staatlichen Strompreisverteuerung durch das EEG und andere
1123 Regelungen der gegenwärtigen Form der Energiepolitik.

1124

1125 **SW-03 Anpassung der Abwasserreinigung an häufigere Starkregenereignisse** 1126 **und Überflutungen**

1127 **Änderungsbedarf**

1128 Diese Klimaanpassungsmaßnahme will mit „*Ordnungs- und Planungsrecht*“
1129 *Starkregenereignissen und Hochwassern begegnen. Mit Vorschlägen zur*
1130 *dezentralen Regenwasserbewirtschaftung („durch Abkopplung von Außengebieten,*
1131 *Versickerung vor Ort, Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, Verwendung*
1132 *durchlässiger Flächenbelege, Flächenentsiegelung, Regenwassernutzung,*

1133 *Dachbegrünung, usw.*“) soll erreicht werden, dass gar nicht erst so viel
1134 Niederschlagswasser auf einmal in das Kanalnetz gelangt. Ergänzend helfen soll
1135 insofern die Schaffung zusätzlichen Speicherraums durch den Bau von zusätzlichen
1136 Regenüberlaufbecken, Stauraumkanälen und Regenrückhaltebecken. Die in den
1137 Regelwerken insofern festgelegten Bemessungsgrößen sollen angepasst werden.
1138 Wo Abwasserbehandlungsanlagen Flusshochwässern ausgesetzt sein können,
1139 sollen gegebenenfalls Nachrüstungen vorgenommen werden.

1140 So richtig Veränderungen mit Blick auf zu erwartende Starkregenereignisse auch im
1141 Interesse der Betriebe sind, so wichtig ist es der VhU, dass die Betriebe nicht mit
1142 unverhältnismäßigen oder wirtschaftlich nicht machbaren Maßnahmen belastet
1143 werden. Die Produktion an den jeweiligen Standorten sowie auch Änderungen oder
1144 Erweiterungen von Produktion, Anlagen oder Gebäuden müssen weiterhin
1145 ungehindert möglich sein.

1146

1147 **SW-07 Installation von Hochwasserschiebern in der Kanalisation**

1148 **Zustimmung**

1149 *„Um die Gefahr durch Hochwasser-Überflutungen aus den Kanalsystemen zu*
1150 *verhindern, kann die Installation von Hochwasserschiebern (z. B. Schieberbauwerke)*
1151 *im Kanalsystem durch die zuständigen Kanalnetzbetreiber in entsprechenden*
1152 *Risikogebieten erforderlich sein.“*

1153 Die VhU stimmt dieser Klimaanpassungsmaßnahme zu und hält eine finanzielle
1154 Unterstützung der Abwasserentsorger bei der Installation von zusätzlichen Schiebern
1155 durch das Land für geboten. Dabei müssen im Sinne einer Gesamtbetrachtung auch
1156 damit zusammenhängende Zusatzinvestitionen z.B. Pumpwerke im Bereich „vor dem
1157 Schieber“ mit berücksichtigt werden.

1158

1159 **SW-08 Einbau von Rückstauklappen für Gebäudeanschlüsse zum Schutz vor Starkregenereignissen**

1161 **Zustimmung**

1162 Der Einbau von Rückstauklappen für Gebäudeanschlüsse zum Schutz vor
1163 Starkregenereignissen ist sinnvoll.

1164 Die VhU unterstützt vor allem die im Rahmen dieser Klimaanpassungsmaßnahme
1165 geplante Informationskampagne an die Hauseigentümer, in deren
1166 Verantwortungsbereich sich der Einbau von Rückstauklappen befindet. Die
1167 Abwasserentsorger bemühen sich seit Jahren mit nur mittelmäßigem Erfolg, die
1168 privaten Hauseigentümer hierüber zu informieren.

1169 Soweit die Maßnahme auch auf Unternehmen abzielt, sollte sie sich aber auf die
1170 Informationskampagne beschränken. Ordnungsrechtliche Zwangsvorgaben sind aus
1171 den bereits mehrfach genannten Gründen abzulehnen. Eine Informationskampagne
1172 ist auch ausreichend, weil es im Eigeninteresse der jeweiligen Unternehmen liegt,
1173 dass die Keller nicht über den Abwasseranschluss des Gebäudes überflutet werden.

1174

1175 **SW-13 Gewährleistung des Entwässerungskomforts in Siedlungsgebieten**
1176 **unter Klimawandel**

1177 **Zustimmung**

1178 Diese Klimaanpassungsmaßnahme bewertet die VhU positiv: *„Um angesichts*
1179 *voraussichtlich zunehmender Starkniederschlagsereignisse den gegenwärtigen*
1180 *Entwässerungskomfort in Siedlungsgebieten zu erhalten, sind drei*
1181 *ineinandergreifende Dimensionen zu berücksichtigen: die Schaffung oder Erhaltung*
1182 *temporärer Retentionsräume und ortsnaher Versickerungsmöglichkeiten; dort, wo*
1183 *dies nicht ausreicht, die Anpassung des Kanalsystems und schließlich die*
1184 *Berücksichtigung von prinzipiell nicht vollständig vermeidbaren*
1185 *Kanalsystemüberlastungen bei der Gestaltung der Straßen und bei der Planung von*
1186 *Siedlungsgebieten.“*

1187 Letztendlich wird es auf die Inhalte der geplanten Leitlinien der Ministerien
1188 ankommen. Der Ansatz, sich in Sachen Schutz vor Starkregenereignissen nicht
1189 vollständig auf die Abwasserentsorger zu konzentrieren, sondern auch den Straßen-
1190 und Siedlungsbau zu integrieren, ist richtig. Dabei ist darauf zu achten, dass die
1191 nötige Klimawandelanpassung nicht als Hebel zur Verdrängung des motorisierten
1192 Individualverkehrs missbraucht wird. Beispielsweise ist es ja möglich,
1193 Versickerungsmöglichkeiten auf Parkplätzen und Straßen durch
1194 Verbundsteinpflasterung zu schaffen.

1195

1196 **Wi-01 Bereitstellung von verlässlichen Wetterprognosen für Risikogruppen**

1197 **Zustimmung**

1198 Die VhU unterstützt den folgenden Vorschlag zur Klimawandelanpassung: *„Die*
1199 *Bereitstellung von zuverlässigen, kleinräumig aufgelösten und problem-,*
1200 *anwenderorientierten Wetter-Prognosen für sensible Wirtschaftsbranchen ist eine*
1201 *Basisvoraussetzung für konkrete Anpassungsmaßnahmen der Wirtschaft (vgl. z.B.*
1202 *„Bauwetter-Cockpit“ des Bauindustrieverbandes Hessen-Thüringen e.V.). Die*
1203 *Landesregierung initiiert eine Gesprächsrunde mit den Anbietern von*
1204 *Wettervorhersagen und Unwetterwarnungen (z.B. dem DWD) einerseits und den*
1205 *Spitzenverbänden der hessischen Wirtschaft andererseits, um den Bedarf für die*
1206 *konkreten Anforderungen an und ggf. notwendige Schritte zu einem solchen Warn-*
1207 *und Prognosesystem zu ermitteln.“*

1208

1209 **Wi-03 Informationskampagne „Schwachstellen-Check Wetter / Klima“ für**
1210 **Unternehmen und Erstellung betrieblicher Klimaanpassungskonzepte**

1211 **Änderungsbedarf**

1212 Die VhU stimmt diesem Vorschlag für eine Klimaanpassungsmaßnahme zu, regt
1213 aber an, bei der Erstellung und Distribution der Broschüre sowohl
1214 Unternehmerverbände als auch Kammern einzubeziehen: *„Der Klimawandel*
1215 *verändert die Basisannahmen für Verwundbarkeiten der Gebäude und Anlagen in*
1216 *der Wirtschaft. Daher müssen die Unternehmen sensibilisiert werden, um ihren*
1217 *Kapitalbestand und die Unternehmensabläufe besser gegen sich verändernde*
1218 *Wetterbedingungen (speziell: Hitze, Starkwind, Starkregen) zu schützen. Wirtschafts-*
1219 *und Umweltministerium koordinieren sich und beauftragen nach der Konsultation mit*
1220 *den Unternehmensverbänden und der Versicherungswirtschaft einen*

1221 Schwachstellen-Check, der in eine On- wie Offline-Broschüre mündet, die vor allem
1222 den klein- und mittelständischen Unternehmen helfen soll, ihre Gebäude und
1223 Anlagen „klimawandelfester“ zu machen.“

1224

1225 **Wi-05 Verbesserung des klimafreundlichen sommerlichen Wärmeschutzes bei** 1226 **gewerblichen Bauten**

1227 **Änderungsbedarf**

1228 Die vorgeschlagene Klimaanpassungsmaßnahme zielt auf klimafreundliche
1229 Kühltechniken auch bei Unternehmen durch Information, Beratung, Kampagnen
1230 sowie direkte staatliche Förderung ab. Dem stimmt die VhU zu: „Die
1231 Landesregierung fördert die Beratung von Investoren, Bauherren und Architekten
1232 durch eine Informationskampagne. Darin wird auch auf die Bundesförderung
1233 hingewiesen. Das vorhandene Förderprogramm zum Klimaschutz und
1234 Klimaanpassung des HMUKLV sollte entsprechend erweitert werden. In Vorbereitung
1235 dieser Erweiterung werden Wirtschaftsverbände, Kammern und betroffene
1236 Kommunen eingebunden. Die Beratungen finden möglichst vor Ort statt. Eine
1237 Abstimmung mit bestehenden Beratungsangeboten (z.B. des RKW) erfolgt.“

1238 Hingegen lehnt die VhU Zwangsvorgaben gegen Betriebe ab, wenn es um die in
1239 dem Vorschlag erwähnten „Klimaanpassungsmaßnahmen (...) durch entsprechende
1240 Darstellungen in den Flächennutzungsplänen sowie Festsetzungen in den
1241 Bebauungsplänen“ geht. Dies sollte im KSP Hessen 2025 klargestellt werden.

1242 Zudem sieht die VhU nicht die angesprochene „Gefahr, dass die Klimaschutzziele
1243 des Landes Hessen durch den steigenden Strombedarf (durch Kühlung) konterkariert
1244 werden, sofern der Strom für Klimakälte aus fossilen Quellen erzeugt wird.“ Denn
1245 durch den bestehenden und sinkenden CO₂-Deckel in der Stromerzeugung der EU
1246 wird automatisch die Menge an fossil erzeugtem Strom sinken. Diese – aus VhU-
1247 Sicht unzutreffende - „Gefahr“ sollte im Text gestrichen werden.

1248

1249 **Wi-06 Unternehmens-Kataster Anpassungstechnologien**

1250 **Zustimmung**

1251 Die vorgeschlagene Klimaanpassungsmaßnahme unterstützt die VhU: „Viele
1252 Anpassungsmaßnahmen haben auch eine technische oder organisatorische
1253 Komponente, die durch Unternehmen (...) bereitgestellt werden können. Der
1254 Klimawandel schafft auch neue Märkte und damit Marktchancen für Unternehmen
1255 (z.B. beim Hochwasserschutz, alternative Gebäudekühlung, Hol- und Bringdienste in
1256 Städten, Prozesskühlung, Notfallplanung, Gebäudeautomatisierung). HMWEVL und
1257 HMUKLV prüfen in Kooperation mit den Wirtschaftskammern eine hessenweite
1258 Verbände- und Unternehmensbefragung, die die entsprechenden Angebote auflistet
1259 und anderen Branchen und der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Das
1260 Online-Angebot wird regelmäßig aktualisiert.“

1261 Allerdings sollte dieses Online-Angebot perspektivisch in rein privatwirtschaftliche
1262 Hände übergeben werden, da hier kein Wettbewerbsversagen erkennbar ist, so dass
1263 nur eine Anschubtätigkeit des Staates gerechtfertigt erscheint.

1264

1265 **3. Themenfeld Landnutzung**

1266

1267 **L-11 – Klimasensitive Forstwirtschaft mit Breitenwirkung.**

1268 **Änderungsbedarf**

1269 Holz ist bspw. für die Papierindustrie ein wichtiger Rohstoff. Deshalb sollten die
1270 Papierindustrie und andere betroffene Branchen in die Entwicklung klimasensitiver
1271 Maßnahmen, in die Netzbildung und den informierten Austausch sowie die
1272 Ermittlung resilienten Saatguts standortgerechter, gebietsheimischer Baumarten
1273 eingebunden sein. Dies gilt auch für den Austausch des Saatguts.

1274

1275 **L-14 - Erhaltung und Weiterentwicklung von Biotopverbundsystemen und**
1276 **Vermeidung weiterer Landschaftszerschneidung**

1277 **Ablehnung**

1278 Hessen weist im Vergleich zu anderen Bundesländern eher kleinteilige
1279 landwirtschaftliche Strukturen sowie insgesamt eine große Zahl flächenhafter Klein-
1280 und Saumstrukturen auf, die die Landschaft gliedern und zu einer
1281 überdurchschnittlichen Randlinienausstattung führen. Auf Naturraumebene ist der
1282 sogenannte Biotop-Soll-Index des Julius-Kühn-Instituts (früher: Biologische
1283 Bundesanstalt) flächendeckend erfüllt. 27 Prozent der Landesfläche unterliegen
1284 mindestens einer Schutzkategorie des Naturschutzes. Die geschützten Teile des
1285 Biotopverbunds umfassen bereits heute mehr als die gesetzlich geforderten 10
1286 Prozent der Landesfläche. Weitere Auflagen oder Nutzungsbeschränkungen sind
1287 daher nicht geboten und würden Grundeigentümer, Kommunen, Unternehmen und
1288 Landwirtschaft unnötigerweise einschränken. Daneben ist die Versorgung der
1289 Industrie mit dem Rohstoff Holz sicherzustellen.

1290

1291 **LF-03 Förderung des ökologischen Landbaus**

1292 **Änderungsbedarf**

1293 Pauschale Flächenziele verkennen die Realitäten auf offenen Märkten. Betriebe des
1294 ökologischen Landbaus tragen durch die Bedienung eines spezifischen
1295 Marktsegmentes mit hessischen Erzeugnissen zu Einkommen und Wertschöpfung in
1296 den landwirtschaftlichen Betrieben und zum Erhalt der Strukturen im ländlichen
1297 Raum bei. Nach den aktuellen Auswertungen des Bundes Ökologische
1298 Lebensmittelwirtschaft (BÖLW 2016) beträgt der Bio-Anteil am gesamten
1299 Lebensmittelumsatz in Deutschland zwischenzeitlich wertmäßig 4,4 Prozent. Der
1300 Anteil der Bio-Milch liegt bei knapp 2,5 % an der deutschen Milchanlieferung (viele
1301 Molkereien nehmen gegenwärtig keine zusätzliche Öko-Milch mehr an); der Anteil
1302 von Bio-Schweinefleisch bei etwa 1 % der insgesamt in Deutschland verarbeiteten
1303 Schweine. Förderungsinstrumente müssen daher sensibel und mit der gebotenen
1304 Flexibilität eingesetzt werden. Es gilt, die hessische Produktion so weit zu
1305 unterstützen, dass sich eröffnende Marktchancen mit hessischen Erzeugnissen
1306 bedienen lassen, es aber andererseits nicht durch über die Nachfrage
1307 hinausgehende Produktionsanreize zu einem Verfall der Erzeugerpreise kommt.
1308 Pauschale undifferenzierte Flächenziele sind dabei in hohem Maße kontraproduktiv.

1309

1310 **LF-08 – Einführung einer umfangreichen Erstberatung für landwirtschaftliche**
1311 **Betriebe bis 2020 mit Klimaschutz als integralem Bestandteil.**

1312 **Änderungsbedarf**

1313 Sinnvoll ist der Ansatz der individuellen Beratung. Es sollte jedoch sichergestellt
1314 werden, dass stets Freiwilligkeit gewahrt bleibt und bestehende Angebote nicht
1315 weiter beschnitten werden. Stattdessen sollten die hessischen Wasserversorger mit
1316 ihrer langjährigen Erfahrung wieder in die Beratung integriert werden.
1317 Zwangsmaßnahmen, die sich aus einem Monitoring ergeben, sind ebenso
1318 abzulehnen, wie die Kopplung an das Beantragungsverfahren für EU-
1319 Agrarzahungen. Eine Zuständigkeit der Landesregierung ist hier nicht erkennbar,
1320 landespolitische Alleingänge sind in jedem Fall zu vermeiden.

1321

1322 **LF-10 Einsatz Hessens auf Bundesebene zur Extensivierung der Viehbesatz**

1323 **Ablehnung**

1324 Die Vorgabe suggeriert Handlungsbedarf, obwohl nach objektiver Betrachtung keiner
1325 besteht. Die Viehbesatzdichte in Hessen liegt mit 0,6 Großvieheinheiten (GV) pro
1326 Hektar erheblich unter dem Bundesdurchschnitt. In Hessen werden gegenwärtig
1327 weniger Rinder oder Schweine gehalten als 1950 und nur noch etwa halb so viele
1328 Tiere wie Anfang der siebziger Jahre. Die Selbstversorgungsgrade bei allen
1329 tierischen Erzeugnissen liegen in Hessen bereits jetzt unter 50 Prozent. Trotz aller
1330 Anstrengung ist Deutschland nach wie vor Nettoimporteur für Nahrungsmittel.
1331 Unnötige Auflagen führen nur zu weiter zunehmenden Bürokratiebelastungen. Eine
1332 weitere Extensivierung der Tierhaltung steht im unmittelbaren Widerspruch zur
1333 Maßnahme LF-01 „Erhalt von Dauergrünland“, welches nur über Tierhaltung
1334 verwertet werden kann.

1335 **4. Themenfeld Bildung und Kampagnen**

1336

1337 **4a) Bildung: Allgemeine Bewertung**

1338 Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn die Klimapolitik auf Landesebene auf unnötige
1339 ordnungsrechtliche Einzelfallsteuerungen verzichtet, und – im Rahmen nationaler
1340 bzw. europäischer Rahmensetzungen – den Bürgern und Unternehmen so viel
1341 Freiraum wie möglich belässt.

1342 Den Schwerpunkt der klimapolitischen Instrumente der Landesregierung auf die
1343 Bereiche Informieren, Beraten und Fördern zu legen, ist richtig. Jedoch muss darauf
1344 geachtet werden, dass Aktivitäten und Aussagen der Ministerien und der
1345 nachgeordneten Behörden nicht das Feld der sachlichen und neutralen Information
1346 verlassen und in die politische Willensbildung oder in die Werbung für einzelne
1347 Produkte oder Geschäftsmodelle ableiten.

1348 Politiker haben die Pflicht, verantwortungsbewusst mit staatliche Ressourcen
1349 umzugehen. Steuergelder wären missbraucht, wenn sie dazu dienen, anhand von
1350 Kampagnen Akzeptanz für bestimmte Politiken und Ansichten zu erzeugen. Vielmehr
1351 ist es die Pflicht von Regierungsverantwortlichen, konkrete Politik zu machen mit
1352 Gesetzen, Verordnungen und auch möglichst neutralen Informationskampagnen –
1353 und sich dann in Wahlen der Bewertung durch die Bevölkerung stellen. Diese
1354 Abgrenzung ist aus VhU-Sicht im Maßnahmenset 3.0 noch nicht hinreichend
1355 gelungen.

1356 Beispielsweise ist das (klimapolitische) Modewort der „Akzeptanz“ bzw. des
1357 „Akzeptanz schaffen“ dann eine Einschränkung demokratischer Spielregeln zu
1358 Lasten derjenigen, die andere klimapolitische Ziele oder andere Wege zum Erreichen
1359 desselben Ziels vorschlagen, wenn Politiker mit staatlichen Ressourcen unter der
1360 „Akzeptanz“-Flagge für genau und ausschließlich ihre Vorstellungen werben.

1361

1362 **4b) Bildung: Einzelbewertungen**

1363

1364 **B-03 Klimakampagnen in Hessen**

1365 **Ablehnung**

1366 Dieser Vorschlag enthält aus Sicht der VhU den Versuch zur Umerziehung der
1367 Bevölkerung durch massiven PR-Einsatz des Staates. Dies wird von der VhU klar
1368 abgelehnt. Deutschland muss eine offene und plurale Gesellschaft mit einem freien
1369 Wettbewerb der politischen Vorstellungen bleiben, in dem gemäß Grundgesetz die
1370 Zivilgesellschaft, also Parteien und andere private Akteure, nicht aber der Staat,
1371 Kommunen und Verwaltungen an der politischen Willensbildung mitwirken. Staatlich
1372 finanzierte Klimakampagnen sind auch deshalb illegitim, da sie den
1373 Parteienwettbewerb in unserer Demokratie einseitig verzerren. Auch über den
1374 Versuch „Akzeptanz“ herzustellen, legitimiert sich dieser Politikansatz nicht. Über
1375 Akzeptanz wird in einer Demokratie durch Wahlen entschieden. Die VhU fordert die
1376 Landesregierung auf, diesen und ähnliche Ansätze nicht mehr vorzuschlagen und
1377 erst recht nicht umzusetzen:

1378 „Umfassende Maßnahmen zum Klimaschutz bedürfen der Akzeptanz der
1379 Bevölkerung. Ziel von Kampagnen im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung ist
1380 es daher, zu informieren, Akzeptanz für das Thema zu schaffen und Menschen dafür
1381 zu begeistern. Eine Kampagne soll sich an Menschen aller Bevölkerungsgruppen
1382 (Alter, Kultur, Bildungsschicht etc.) richten und es soll auch die nicht-interessierte
1383 Öffentlichkeit erreicht werden. Die Kampagnen sollen in Bezug auf
1384 Handlungsmöglichkeiten und Transformationsbedarf in verschiedenen
1385 Lebensbereichen und Bedürfnisfeldern informieren (wie z.B. Konsum,
1386 Energieverbrauch, Mobilität, Haushalt) und sie sollen eine positive Stimmung bei der
1387 Bevölkerung erzeugen.
1388 Damit die durch die Kampagne angelegten Impulse auch wirksam von der
1389 Bevölkerung aufgegriffen werden können, sind flächendeckende und gut erreichbare
1390 Klimaschutzberatungsstellen und KlimaschutzmanagerInnen (sic!) in allen
1391 Kommunen als Hintergrund notwendig, ebenso verlässliche und übersichtliche
1392 Förderprogramme (die Initiierung und Förderung dessen ist ebenfalls Bestandteil des
1393 Maßnahmenkatalogs sind). Das Land Hessen stellt personelle und finanzielle Mittel
1394 für die Beauftragung der Kampagnen/Aktionen zur Verfügung. Eine zentrale
1395 Koordination übernimmt dabei die Bestandsaufnahme, Vernetzung und
1396 möglicherweise Zusammenführung von bereits bestehenden Kampagnen.“

1397

1398 **B-04 Klimabildung in Hessen**

1399 **Ablehnung**

1400 Die Information von Kindern und Jugendlichen in der Schule über Fragen des
1401 Klimawandels und der Klimapolitik gehören unstrittig ins Curriculum. Insofern
1402 unterstützt die VhU die Zielsetzung des Vorschlags, „Kompetenz“ bei Kindern und
1403 Jugendlichen zu schaffen.

1404 Es ist hingegen nicht die Aufgabe des Staates und der Schulen, Kinder und
1405 Jugendliche in eine bestimmte politische Richtung zu beeinflussen, wie es auch
1406 dieser Maßnahmenvorschlag mit dem Begriff „Akzeptanz“ meint und im Bereich
1407 „Wirkung“ explizit ausdrückt: Es geht dort um „Verhaltensänderung oder
1408 Durchführung von eigenen Maßnahmen, wie z.B. Umstellung auf Ökostrom,
1409 verminderte Nutzung des PKW oder Reduktion des eigenen Lebensmittel-
1410 abfallaufkommens.“ Die VhU lehnt den Versuch einer solchen Indoktrination ab, weil
1411 der Staat lediglich die ökologischen Rahmenbedingungen setzen darf, und weil dies
1412 zur Erreichung klimapolitischer Ziel ausreicht. Ferner lehnt die VhU den Fokus auf
1413 das Thema Energieeinsparung ab: „Einen wichtigen Teilbereich bilden
1414 Energiesparprojekte an Schulen.“ Stattdessen sollte es um Projekte gehen, die über
1415 die Steigerung der Energieeffizienz informieren und gleichzeitig Aspekte der
1416 Wirtschaftlichkeit beleuchten.

1417

1418 **B-04.a Nachhaltiges Ernährungsverhalten durch Ernährungsbildung**

1419 **Ablehnung**

1420 Die Formulierungen dieser Maßnahme sind zu vage. Was konkret inhaltlich vermittelt
1421 werden soll, bleibt unerwähnt, auch nicht bei den angesprochenen Themen „*Milch*
1422 *und Rinderhaltung und deren (regionale) Bedeutung für den Grünlanderhalt*“ sowie
1423 *„eigene Ernährung und deren globale Auswirkung: Flächenbedarf und*
1424 *Landnutzungsänderungen*“. Es werden Aussagen über das ‚Wie‘ und ‚Wo‘ der
1425 Vermittlung getroffen. Da die Maßnahme in der Vorläuferversion (KSP 2.0, B-01)
1426 noch die *„Bedeutung eines reduzierten Verzehrs von Fleisch und Milchprodukten“*
1427 erwähnte, was jetzt nicht mehr explizit angesprochen wird, liegt die Vermutung nahe,
1428 dass nun allgemeinere Formulierungen gewählt wurden, um Kritik zu erschweren.

1429 Grundsätzlich tritt die VhU für Klimaschutz durch klare Regeln, die wirksam und
1430 kosteneffizient sind, ein und lehnt Ansätze zur Umerziehung der Bürger ab, wie sie
1431 auch hier im ersten Satz erwähnt werden: *„Wirksamer Klimaschutz erfordert*
1432 *Verhaltensänderungen jedes Einzelnen. Dazu ist auch Wissen über den*
1433 *Zusammenhang Landwirtschaft-Gesundheit-Klimawandel notwendig.*“ Für die
1434 Ernährung bedeutet dies: Die Bürger müssen alles essen und trinken dürfen, was im
1435 Rahmen der Gesetze erzeugt und verkauft wurde. Wenn Politiker bestimmte
1436 Erzeugungsmethoden und Produkte aus klimapolitischen Gründen ablehnen, dann
1437 sollen sie es explizit sagen und sich der Diskussion über gesetzliche
1438 Ernährungsvorschriften stellen.

1439 Die VhU verschließt sich nicht einer klimapolitischen Rahmensetzung bezogen auf
1440 Landwirtschaft und Lebensmittel, etwa durch Obergrenzen für CO₂ und andere
1441 Treibhausgase, wie sie für Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr bestehen und
1442 wie sie von der VhU für die Sektoren Verkehr und Gebäude vorgeschlagen werden.
1443 Hingegen sind staatliche Kampagnen gegen ganze Zweige der Landwirtschaft, der
1444 Lebensmittelindustrie, des Ernährungshandwerks und der Gastronomie abzulehnen.

1445

1446 **B-04b Nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch Mobilitätsbildung**

1447 **Ablehnung**

1448 Diese Maßnahme propagiert im Bereich „Wirkung“ offen ein Umerziehungsprogramm
1449 gegen den angeblich weniger umweltfreundlichen, motorisierten Individualverkehr,
1450 was langfristig aufgrund von E-Mobilität oder Biokraftstoffen unzutreffend ist: *„Die*
1451 *Mobilitätsbildung kann eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, den Fahrrad-*
1452 *und Fußverkehr deutlich unterstützen. Durch Wissen, Erleben und Ausprobieren*
1453 *erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, umweltfreundlichere Verkehrsträger zu wählen.*
1454 *Auch werden die Weichen für das Mobilitätsverhalten zu einem großen Anteil bereits*
1455 *in der Kindheit gestellt. Dementsprechend ist es absolut wesentlich, bereits in frühen*
1456 *Jahren über die Möglichkeiten und Vorteile der Nutzung von ÖPNV, Fuß- und*
1457 *Fahrrad aufzuklären.*“ Die VhU lehnt diesen Vorschlag ab. Es steht dem Staat nicht
1458 zu, die spätere Verkehrsmittelwahl der Bürger bereits im Kindesalter zu beeinflussen.

1459

1460 **NEU-B-05 Klimaschutz und -anpassung in der Aus- und Weiterbildung**

1461 **Zustimmung**

1462 Diese Maßnahme ist geeignet, eine klimapolitische Wirkung zu entfalten. Sie bewegt
1463 sich innerhalb des staatlichen Aufgabenrahmens (Berufsschulen, Hochschulen): „*Im*
1464 *Bereich der beruflichen Bildung werden die begonnenen Anstrengungen zur*
1465 *Integration klimafreundlicher Techniken und Verfahren in die Ausbildung der*
1466 *entsprechenden Berufe fortgeführt. Besondere Schwerpunkte bilden dabei wie bisher*
1467 *die Themen Erneuerbare Energie und Energieeffizienz. Thematisch ergänzt werden*
1468 *sollen Aspekte zur Mobilität (Verkehrsmittelwahl, Öko-Fahrtrainings in Unternehmen)*
1469 *sowie zur Klimawandelanpassung, etwa bezüglich bauliche Anpassung an*
1470 *Extremwetterereignisse oder passiven sommerlichen Wärmeschutzes an Gebäuden.*
1471 *(...)“ Es soll eine „Schwerpunktprofessur für Klimaschutz und -anpassung in der*
1472 *Lehrerbildung“ eingerichtet werden. Allerdings weist der Text zurecht auf die „hohen*
1473 *Kosten“ hin, die mit anderen Maßnahmen abgewogen werden müssen.*

1474

1475 **B-07 Bildungsinitiative Windenergie**

1476 **Ablehnung**

1477 Der Staat sollte nicht mit Steuermitteln Geschäftsmodelle privater und öffentlicher
1478 Investoren bewerben oder durch Öffentlichkeitsarbeit ermöglichen: „*Inbesondere*
1479 *der Ausbau der Windenergie setzt die Akzeptanz der betroffenen Bürgerinnen und*
1480 *Bürger voraus. Nur so können die mittel- und langfristigen Ausbauziele für*
1481 *Windenergie und somit auch die Klimaschutzziele erreicht werden. Mit*
1482 *Bildungsformaten wie Lernwerkstätten, Lernfesten und Planspielen sollen die*
1483 *Bewertungs- und Beurteilungskompetenz von Kindern, Jugendlichen und*
1484 *Erwachsenen gestärkt werden.“*

1485

1486 **5. Themenfeld Gebäude**

1487

1488 **5a) Gebäude: Allgemeine Bewertung**

1489 Die VhU fordert auch im Bereich Gebäude eine Entrümpelung des klimapolitischen
1490 Instrumentenkastens. Eine CO₂-Obergrenze für den CO₂-Ausstoß bei der
1491 Verbrennung von Heizöl und Erdgas wäre eine sinnvolle Alternative zu vielen
1492 Einzelregulierungen. Sie wäre ökologisch erheblich wirkungsvoller und mit lediglich
1493 minimalem Verwaltungsaufwand umsetzbar, da nur einige wenige Inverkehrbringer
1494 fossiler Brennstoffe betroffen wären.

1495 Kurzfristig fordert die VhU einen Stopp der ständigen Verschärfungen der
1496 Energieeinsparverordnung (EnEV). Diesen EnEV-Stopp sollte der KSP Hessen klar
1497 ausdrücken. Die Erfahrungen mit den Verschärfungen der EnEV, etwa der
1498 übertriebenen Gebäudedämmung, sind in wirtschaftlicher Hinsicht kritisch zu
1499 bewerten. Zudem wird das Nutzerverhalten nicht berücksichtigt. Aus Sicht der VhU
1500 kann und soll es auch weiterhin nicht reglementiert werden. Insgesamt ist fraglich, ob
1501 und inwiefern die ökologischen Ziele mit der EnEV überhaupt effektiv erreicht wurden
1502 bzw. erden können.

1503 Zu kritisieren ist auch die mangelnde Technologieneutralität der EnEV. Sie
1504 vermindert die Chancen von Erdgas im Neubaubereich: So gelten seit 2016 für
1505 Neubauten und größere Modernisierungen verschärfte Anforderungen an
1506 Erdgasheizungen. Hingegen erfahren Stromwärmepumpen durch die Absenkung des
1507 Primärenergiefaktors von Strom eine Verbesserung. So werden Stromwärmepumpen
1508 besser gestellt als es ihrer Klimabilanz tatsächlich entspricht, wofür es keine
1509 Rechtfertigung gibt.

1510 Dass Umbaupflichten in bestehenden Gebäuden nicht in das Maßnahmenpaket 3.0
1511 aufgenommen wurde, begrüßt die VhU. Denn eine solche pauschale Regulierung ist
1512 ineffektiv und ökonomisch ineffizient. Klar abzulehnen ist auch eine höhere
1513 Besteuerung bestimmter Produkte wie z.B. fossiler Brennstoffe. Die Verringerung des
1514 CO₂-Ausstoßes ist das Ziel, nicht die Verteuerung des Wohnens oder des Bauens.

1515

1516 **5b) Gebäude: Einzelbewertungen**

1517

1518 **G-01 Aufbau eines systematischen Monitorings des Gebäudebestandes in**
1519 **Hessen**

1520 **Änderungsbedarf**

1521 Auch diese Maßnahme sieht die VhU zum Teil kritisch, weil deren ökologische
1522 Wirksamkeit unklar ist und die Gefahr späterer Zwangsmaßnahmen sieht.: „Auf Basis
1523 regelmäßiger Erhebungen werden der energetische Zustand und die
1524 Verbrauchswerte des Gebäudebestandes in Hessen systematisch erfasst und
1525 fortgeschrieben – zunächst für Wohngebäude, dann auch für Nichtwohngebäude.
1526 Die Ziele einer solchen Erhebung bestehen zum einen darin, Aussagen zur aktuellen
1527 Modernisierungsrate abzuleiten. Weiter werden Ist-Zustand und Zielzustand nach
1528 erfolgten energetischer Modernisierung dem erhobenen Verbrauch

1529 *gegenübergestellt. (...) Das Energieeffizienz-Monitoring wird darüber hinaus*
1530 *modellhaft in hessischen Wohnungsunternehmen (...) eingeführt.“*

1531 Ferner ist folgende Behauptung unter „Wirkung“ nicht nachvollziehbar: „*Ein*
1532 *Monitoring kann dazu beitragen, die Modernisierungsaktivitäten zu erhöhen.*“ Wie soll
1533 das ohne Zwangsmaßnahmen gehen?

1534 Unklar ist auch, wer von wie vielen Gebäuden welche Daten erheben soll
1535 (Stichprobe?), wer diese Daten auswertet und pflegt, welche Konsequenzen folgen
1536 und wie Datenschutz und Privatsphäre angemessen berücksichtigt werden.

1537 Die Zielgruppe ist einzugrenzen auf Gebäudebesitzer, die staatliche Förderung für
1538 energetische Sanierungen erhalten haben bzw. erhalten wollen und auf freiwillige
1539 Teilnehmer. Das Monitoring ist als Hilfsmittel für die Gebäudebesitzer anzusehen und
1540 darf nicht als Instrument zur Durchsetzung von Strafmaßnahmen (z.B. Verlust von
1541 Förderung bei schlechter Ausführung durch Handwerker) genutzt werden.

1542

1543 **G-02 Aufbau eines Netzes von Energieberatungszentren zur Energieeffizienz im**
1544 **Gebäudebereich**

1545 **Änderungsbedarf**

1546 Grundsätzlich befürwortet die VhU den Ansatz der Energieberatung. Allerdings ist
1547 Energieberatung keine Staatsaufgabe. Es existiert hierfür ein weitgehend
1548 funktionierender, privatwirtschaftlicher Markt sowie qualifiziertes Personal bspw. in
1549 Handwerksbetrieben oder EVUs. Es sollte sichergestellt bzw. stärker herausgestellt
1550 werden, dass durch den Aufbau von Energieberatungszentren keine steuerfinanzierte,
1551 staatlich organisierte Energieberatung etabliert wird. (Vgl. G-05)

1552

1553 **G-05 Unterstützung und Förderung von räumlich konzentrierten Aktivitäten für**
1554 **eine Erstberatung zur energetischen Gebäudesanierung (Energiekarawanen)**

1555 **Änderungsbedarf**

1556 Es sollte sichergestellt bzw. stärker herausgestellt werden, dass durch die Förderung
1557 von Energiekarawanen keine steuerfinanzierte, staatlich organisierte
1558 Energieberatung etabliert wird. (Vgl. G-02)

1559

1560 **G-07 Land entwickelt die HBO weiter in Richtung Klimaschutz und**
1561 **Klimawandelanpassung**

1562 **Ablehnung**

1563 Die Maßnahme spricht nur die HBO an, nicht aber die Energieeinsparverordnung
1564 EnEV, die erhebliche unnötige Kosten verursacht: „*In der Fortschreibung der*
1565 *Handlungsempfehlungen sollen auch in Zukunft Tatbestände zu Gunsten des*
1566 *Klimaschutzes und der Klimaanpassung umfassend dargestellt und dadurch*
1567 *gefördert werden.*“

1568 Bauen ist schon heute für viele Bürger zu teuer, auch weil durch die EnEV zu hohe
1569 Anforderungen gestellt werden. Die Landesregierung sollte nichts unternehmen, was
1570 die Baukosten weiter treibt und den Mangel an günstigem Wohnraum in
1571 Ballungsgebieten verschärft. Stattdessen sollten alle bestehenden Vorgaben der
1572 EnEV etc. auf ihre Berechtigung überprüft werden.

1573 Die Aussage bzgl. der klimapolitischen „Wirkung“ ist mehrfach irritierend: „Die
1574 Maßnahme erzielt keine direkten Wirkungen, trägt aber wesentlich dazu bei, dass
1575 weitere Einsparpotenziale im Gebäudesektor erschlossen werden können.“ Das ist
1576 nicht selbsterklärend...

1577 Weiter heißt es: „Da durch die indirekten Wirkungen auch Investitionen zur
1578 Energieeinsparung umgesetzt werden, fördert das das regionale Handwerk und
1579 vermeidet Geldabflüsse in andere Regionen durch reduzierten Bedarf an fossilen
1580 Energieträgern.“ Fakt ist, dass die überzogenen EnEV-Anforderungen längst ein
1581 Hemmnis für (Um-)Baufträge sind – mehr von solcher Regulierung geht zu Lasten
1582 der Bürger und Unternehmen. Auch das Argumentationsmuster „Hilft dem Handwerk“
1583 (oder einer anderen Branche) zieht nicht, da sich bereits die bestehenden
1584 Regulierungen als Investitionshemmnis erweisen. Die VhU unterstützt grundsätzlich
1585 nicht Begründungen für staatliche Zwangsmaßnahmen gegenüber Teilen der
1586 Bevölkerung, die explizit mit (angeblichen) wirtschaftlichen Vorteilen für einzelne
1587 Bevölkerungsgruppen werben. Staatliches Handeln muss per se sinnvoll und in der
1588 Sache geboten sein.

1589

1590 **G-12 Benchmarks zum Wärmeverbrauch in den Energieabrechnungen der** 1591 **Energieversorgungsunternehmen (EVUs) in Hessen**

1592 **Ablehnung**

1593 Die VhU erkennt in diesem Vorschlag mehr Gefahren als Vorteile: „In den
1594 Verbrauchsabrechnungen der Energieversorgungsunternehmen (EVUs) sind
1595 Angaben zum durchschnittlichen Stromverbrauch von privaten Haushalten zu finden.
1596 Für den Wärmebereich fehlen bisher derartige Angaben, so dass den Verbrauchern
1597 keine Orientierungs- und Vergleichsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Das Land
1598 Hessen lädt lokale und regionale EVUs zu einem Runden Tisch "Benchmarks zum
1599 Wärmeverbrauch in den Verbrauchsabrechnungen" ein. Des Weiteren werden mit
1600 EVUs in Abstimmung mit dem Gebäudemonitoring (siehe G-01) Modellprojekte
1601 initiiert, wie aussagekräftige und nutzerfreundliche Vergleichswerte in den
1602 Verbrauchsabrechnungen aussehen können.“

1603 Verbrauchsabrechnungen für Wärme sind gesetzlich bedingt ohnehin bereits
1604 komplex und schwer verständlich für Verbraucher, trotz aller
1605 Vereinfachungsbemühungen von EVU. Die Aussagekraft von Wärme-Benchmarks
1606 wird aufgrund der gegenüber Strom deutlich geringeren Vergleichbarkeit
1607 (Anlagentechnik, Wohnverhalten und -umgebung) begrenzt sein. Zudem ist die
1608 Konzentration auf EVU und damit Erdgas und Fernwärme klimapolitisch nicht
1609 gerechtfertigt. Schließlich ist zu fragen, was die Konsequenzen von Benchmarks sein
1610 werden? Energierationierung, wie es Politiker ja schon vorschlagen? Dies ist strikt
1611 abzulehnen, so dass die VhU auch Voraussetzungen für eine solche
1612 Zwangsmaßnahme ablehnt.

1613

1614 **G-16 Informationsoffensive „komfortabel, aber sparsam heizen“**

1615 **Ablehnung**

1616 Wie warm oder kalt Bürger ihre Wohnungen heizen möchten, muss ihnen überlassen
1617 bleiben. Auch diese vorgeschlagene Einmischung des Staates durch eine
1618 manipulierende Medienkampagne lehnt die VhU ab. Die Aussagen im Text drücken
1619 eine hohe Unterschätzung des Informationsstandes der Bürger wie auch ihres

1620 Rechts auf selbstbestimmtes Leben aus: *„Dabei ist vielen Menschen nicht bewusst,*
1621 *dass eine scheinbar geringe Erhöhung der Raumtemperatur von zum Beispiel 21*
1622 *Grad Celsius auf 22 Grad Celsius bereits einen deutlichen Anstieg des*
1623 *Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen zur Folge hat. Deswegen ist es*
1624 *wichtig, die Menschen stärker hinsichtlich dieses Zusammenhangs zu sensibilisieren.*
1625 *Heizen verbraucht viel Energie und unnötig hohe Raumtemperaturen verbrauchen*
1626 *unnötig viel Energie.“*

1627 Auch hier speist sich die Ablehnung der Maßnahme durch die VhU aus der
1628 Erkenntnis, dass es klimapolitisch viel wirkungsvollere Ansätze zur CO₂-
1629 Ausstoßminderung gibt als Kampagnen zur Verhaltensänderung, nämlich einen
1630 schrittweisen CO₂-Deckel für Heizöl und Erdgas. Durch Kampagnen zu
1631 Verhaltensänderungen erschwert es die Landesregierung, in der Öffentlichkeit die
1632 klimapolitischen und ökonomischen Vorteile einer regelgebundenen, langfristigen,
1633 innovationsförderlichen ökologischen Rahmensetzung zu verdeutlichen, die vor allem
1634 mehr Effizienz brächte und so kein Verzicht erforderte. Die hier vorgeschlagene
1635 Verhaltensänderung hingegen setzt auf Suffizienz im Sinne von Verzicht (weniger
1636 Energie nutzen), was sich kaum durchsetzen dürfte.

1637

1638 **G-17 Kampagne Solaranlagen an Gebäuden**

1639 **Ablehnung**

1640 *„Durch eine Informationskampagne des Landes Hessen, die sich an alle*
1641 *Gebäudeeigentümer richtet, soll der Ausbau von Photovoltaik und solarthermischen*
1642 *Anlagen an Wohn- und Nichtwohngebäuden gesteigert werden.“* Marketing und
1643 Vertrieb sind Aufgabe des Unternehmers, nicht des Staates. Die Landesregierung
1644 sollte nicht mit Steuermitteln Produkte privater Unternehmer und Investoren
1645 bewerben. (Vgl. B-07)

1646

1647 **G-19 Landesförderprogramm „Haus & Hof-Begrünung“**

1648 **Zustimmung**

1649 Die VhU unterstützt diese Klimaanpassungsmaßnahme – allerdings nur als
1650 Pilotförderung, um innovative Ansätze zu unterstützen, keineswegs aber als finanziell
1651 großvolumiges Programm, da es sich im Kern um eine Aufgabe der
1652 Gebäudeeigentümer handelt: *„Ein Landesförderprogramm zur Begrünung von Dach-*
1653 *und Fassadenflächen sowie von Hof- bzw. Gartenbereichen soll dabei helfen,*
1654 *verschiedene Aspekte von Klimaanpassung im Gebäudebereich umzusetzen*
1655 *(sowohl Altbauten als auch Neubauten). Durch die Steigerung von Grünvolumina auf*
1656 *Gebäuden und in deren Außenanlagen werden Anpassungsfaktoren wie*
1657 *Verschattung und Kühlung in Gebäuden adressiert.“*

1658

1659 **G-23 Beseitigung des Vollzugsdefizits bei Energieeinsparverordnung**

1660 **Ablehnung**

1661 Dass rechtliche Normen einzuhalten sind, ist unstrittig. Wenn (klima)politisch gefragt
1662 wird, wo bei der EnEV der größte Handlungsbedarf liegt, dann muss aus VhU-Sicht
1663 die Antwort lauten: In der Korrektur und Abschaffung einiger unsinniger Vorschriften
1664 der EnEV und gerade nicht in der besseren Kontrolle dieser überzogenen und

1665 kostentreibenden Regeln, wie es der Text vorschlägt: *„Die Maßnahme zielt auf die*
1666 *Beseitigung des Vollzugsdefizits bei der Energieeinsparverordnung ab.“*

1667 Zudem sollten die Landesregierung und die Kommunen nicht den Eindruck
1668 erwecken, „mit Kanonen auf Spatzen zu schießen“ und einen Schritt in Richtung
1669 ökologischer Überwachungsstaat zu gehen: *„Das Land entwickelt ein Verfahren, wie*
1670 *die Einhaltung der EnEV in Zukunft auf örtlicher Ebene besser kontrolliert werden*
1671 *kann. Hierfür könnte ein Stichprobenverfahren getestet werden. Für die Erprobung*
1672 *stellt das Land Geld zur Verfügung. Das Land sorgt dafür, dass die Einhaltung der*
1673 *EnEV anderen Baubestimmungen, wie z.B. Statik, Brandschutz, gleichgestellt wird.“*
1674 Eingriffe in die Privatsphäre können dort gerechtfertigt sein, wo die Sicherheit für Leib
1675 und Leben es gebietet – bei Statik und Brandschutz. Beim Thema Energiesparen ist
1676 das nicht der Fall.

1677

1678 **SQ-02 Verankerung von Klimaschutz- und Klimaanpassungszielen in der** 1679 **Landes- und Regionalplanung**

1680 **Zustimmung**

1681 Grundsätzlich muss das Thema Klimaschutz und Klimawandelanpassung in der
1682 landes- und Regionalplanung aufgegriffen werden. Insofern stimmt die VhU zu.
1683 *„Klimawandel und Extremwetterereignisse haben durch ihre unmittelbare räumliche*
1684 *Wirkung Einfluss auf Zielstellungen und Erfordernisse der Landes- und*
1685 *Regionalplanung. Auf der Grundlage einer hessenweiten Gefährdungsanalyse (vgl.*
1686 *SQ-01) sollen die identifizierten klimaschutz- und klimaanpassungsrelevanten*
1687 *Aspekte in Festlegungen und Umsetzungsstrategien der Landesentwicklungs- und*
1688 *Regionalpläne überführt und ggfs. weiter präzisiert werden.“*

1689 Allerdings kommt es dabei in jedem Fall auf eine angemessene Abwägung zwischen
1690 den unterschiedlichen Anliegen und Restriktionen der Flächeninanspruchnahme an.
1691 Die Interessensgegensätze – Wohnen, Verkehr, Gewerbe, Industrie, Wald, ... – sind
1692 bereits heute beträchtlich.

1693

1694 **SQ-03 Sicherung aufgelockerter, durchgrünter Siedlungs- und Stadtstrukturen** 1695 **auf der kommunalen Ebene**

1696 **Änderungsbedarf**

1697 In der Maßnahmenbeschreibung wird zurecht auf den möglichen Konflikt zwischen
1698 Nachverdichtungsprozessen und durchgrünter Siedlungsstrukturen hingewiesen.
1699 Diese Sorge teilt die VhU ausdrücklich. Während sie dem Ziel der Sicherung
1700 „durchgrünter“ Siedlungen nicht entgegensteht sollte insbesondere mit Blick auf die
1701 akute Wohnungsnot im dicht besiedelten Rhein-Main Gebiet – ebenso wie in
1702 anderen hessischen Ballungsgebieten im Abwägungsfall immer die Notwendigkeit
1703 von kostengünstigem Wohnraum besondere Berücksichtigung finden.

1704 **SQ-04 Landesagentur für Energie, Klimaschutz und Klimawandelanpassung**

1705 **Ablehnung**

1706 Die VhU hält eine solche neue Agentur für überflüssig und lehnt ihre Schaffung ab.
1707 Die Steuergelder, die für ihre Errichtung und Erhaltung erforderlich sind, wären
1708 zielgerichteter, effizienter und dem Klimaschutz und der Klimawandelanpassung
1709 dienlicher in anderen vorgeschlagenen Maßnahmen angelegt. Die zgedachten
1710 Aufgaben können bestehende Institutionen (HessenAgentur, HLNUG,
1711 Energieabteilung im Wirtschaftsministerium, Umweltministerium) genauso gut mit
1712 wesentlich geringerem Aufwand erfüllen.

1713 Bemerkenswert ist der Weg der Entstehung dieser Maßnahme. Eine ähnliche
1714 Agentur gibt es in vielen der von Bündnis 90/ Die Grünen mitregierten Länder, z.B. in
1715 Rheinland-Pfalz. Dennoch war im Maßnahmenet 1.0 noch keine Rede von einer
1716 neuen Agentur. Im Maßnahmenet 2.0 waren dann die Alternativen Landesagentur
1717 oder durch das Umweltministerium gesteuertes Kommunikationskonzept
1718 vorgesehen. Und im Maßnahmenet 3.0, für das der Beteiligungsprozess nur noch
1719 eine Positivauswahl vorsieht, ist dann auf einmal nur noch eine vollumfängliche
1720 Landesagentur vorgesehen.

1721 Liest man den umfassenden Katalog der vorgeschlagenen Aufgaben, dann erscheint
1722 die Sorge vor einer auch parteipolitischen Instrumentalisierung auf Ebene des
1723 Landes und der Kommunen als nicht unbegründet: *„Die Energiewende, Klimaschutz
1724 und die Anpassung an den Klimawandel sind neben den strukturellen und
1725 demografischen Anpassungsbedarfen die zentralen Herausforderungen der
1726 kommunalen Stadtentwicklung. Die geplante Landesagentur sollte folgende
1727 Aufgabenbereiche umfassen: Beratung, Bildung und Öffentlichkeitsarbeit sowie die
1728 Abwicklung von Förderprogrammen zu den Themen Energieeffizienz, Erneuerbare
1729 Energien, Klimaschutz und Klimawandelanpassung auf kommunaler Ebene.
1730 Naturschutz und Biodiversität sind ebenfalls Handlungsbereiche, die im Rahmen der
1731 Klimawandelanpassung entstehen können. Die Agentur soll als operative Einheit des
1732 Landes kommunale und regionale Energie-, Klimaschutz- und
1733 Klimaanpassungsmaßnahmen unterstützen und zusammenführen. Sie bündelt
1734 bestehende Aktivitäten und Initiativen (Nationale Plattform Zukunftsstadt etc.), bildet
1735 eine übergeordnete Basis des Austauschs und der Information insbesondere für
1736 kommunale Akteure und dem Land nachgeordnete Einheiten
1737 (Entwicklungsgesellschaften, Wohnungsbauunternehmen etc.) und entwickelt
1738 zielgerichtete Beratungs- und Informationsangebote. Verschiedene
1739 Veranstaltungsformate, intensive Öffentlichkeitsarbeit und Planungsleitfäden sind die
1740 zentralen Instrumente der Agentur.“* Die VhU lehnt diese steuerfinanzierte PR-
1741 Maschinerie zur Beeinflussung der politischen Willensbildung ab.

1742

1743 **SQ-10 Nachhaltige Flächenentwicklung**

1744 **Änderungsbedarf**

1745 Der Ansatz der Hessischen Landesregierung zu einer Begrenzung des
1746 Flächenverbrauchs wird unterstützt. Die Vorgabe, dass im Fall von
1747 Flächeninanspruchnahmen kohlenstoffreiche Flächen (Wald, Grünland,
1748 Feuchtgebiete) ausgespart werden sollen, verstärkt jedoch den Druck auf wertvolle
1749 Ackerflächen und steht im Konflikt mit anderen gesellschaftlichen Zielen und wird
1750 daher abgelehnt.

1751 **6. Themenfeld: Sonstiges**

1752

1753 **Ü-01 Begleitung des integrierten Klimaschutzplans Hessen 2025 durch den**
1754 **Steuerungskreis Klimaschutz und Klimawandelanpassung der**
1755 **Nachhaltigkeitskonferenz**

1756 **Änderungsbedarf**

1757 Den Vorschlag, dass „regelmäßige Sitzungen des Steuerungskreises (...) sowohl zur
1758 Begleitung der Umsetzung des Klimaschutzplans Hessen als auch zur Initiierung
1759 weiterer Maßnahmen dienen“ sollen, sieht die VhU aus zwei Gründen skeptisch:

1760 Zum einen ist das Thema so extrem komplex, dass auch die breit angelegte, zurecht
1761 heterogene Struktur des Steuerungskreises nicht hinreichend kompetent ist, um in
1762 sachlich angemessener Tiefe Diskussionen zu führen. Insofern entstehen hier eine
1763 Kompetenzillusion sowie eine scheindemokratische Kulisse, die mitnichten die
1764 notwendige breite gesellschaftliche Debatte widerspiegelt.

1765 Zum anderen war und ist der Steuerungskreis – zurecht – ein Gremium ohne
1766 Entscheidungsbefugnis und ohne demokratische Legitimation. Es ist nicht
1767 unproblematisch, dass die Exekutive einen weitreichenden gesellschaftlichen,
1768 sozialen, wirtschaftlichen und technischen Umgestaltungsprozess vorantreibt, der im
1769 Steuerungskreis öfter und intensiver diskutiert wird als im Hessischen Landtag.
1770 Umgekehrt wäre es richtig. Die Debatten gehören primär in den Landtag und an die
1771 Öffentlichkeit.

1772 Falls der Steuerungskreis weiterhin tagen sollte und die VhU eingeladen würde,
1773 würde die VhU trotz dieser Bedenken teilnehmen.

1774

1775 **Ü-03 Verfügbarmachung von Daten für kommunale Klimaschutz- und**
1776 **Klimaanpassungskonzepte**

1777 **Ablehnung**

1778 Daten über Energieverbräuche sind in vielen Unternehmen ein Geschäftsgeheimnis,
1779 da sich hieraus bei Kenntnissen des Produktionsprozesses oft recht leicht Margen
1780 errechnen lassen. Daher dürfen diese sensiblen Daten keinesfalls kleinräumig
1781 veröffentlicht werden. Es erscheint fragwürdig, ob diese Eingriffe in den Datenschutz
1782 sowie der Aufwand für Erhebung, Auswertung und Pflege verhältnismäßig sind.