

### Wo stehen wir beim Klimaschutz in Deutschland?

Eine Klimaschutzbilanz nach 420 Tagen Koalitionsvertrag und mehr als 100 Bundesgesetzen.

Eine kompakte Bewertung ausgewählter Fakten und aktueller europäischer und bundespolitischer Vorhaben aus Sicht des Klimaschutz im Bundestag e.V. (ehemals CO<sub>2</sub> Abgabe e.V.). Fast jedes Thema, das Sie im Bundestag verhandelt wird, hat einen Einfluss auf die Treibhausgasbilanz Deutschlands und wir wollen dazu ermutigen den Klimaschutz bei allen Überlegungen und Entscheidungen mitzudenken.

#### **1 Klimaschutzziele so nicht zu erreichen - Klimarat und andere warnen!**

„Die bisherigen Emissions-Reduktionsraten reichen bei weitem nicht aus, um die Klimaschutzziele für 2030 zu erreichen – weder in der Summe noch in den einzelnen Sektoren,“ stellt Thomas Heimer vom Expertenrat für Klimafragen (Klimarat) Ende 2022 fest. Im Vergleich zur historischen Entwicklung müsste Deutschland pro Jahr mehr als doppelt so viel Emissionen reduzieren als im Mittel der letzten 10 Jahre. „Im Industriesektor wäre etwa eine 10-fache und bei Verkehr sogar eine 14-fache Erhöhung der durchschnittlichen Minderungsmenge pro Jahr notwendig.“

Das bisherige Ausbautempo bei Solar- und Windenergieanlagen (PM Bundestag vom 11.1.2023, Bundesnetzagentur 2022), Wärmepumpen oder der Elektromobilität wird laut dem Zweijahresgutachten des Klimarats bei weitem nicht ausreichen, um die jeweils anvisierten Ausbauziele der Regierung zu erreichen.

Und auch beim Thema Wasserstoff gibt es bislang nicht genug Ausbauprojekte. Bis 2030 sollen nach dem Willen der Bundesregierung Wasserstoffproduktionsanlagen im Umfang von 10 GW in Deutschland in Betrieb sein. Erste Analysen zeigen, dass bislang erst halb so viel geplant sind (Acatech, 4.8.22).

Hinzu kommen Risiken aus der Abhängigkeit Deutschlands von wenigen Ländern, z.B. bei Solarstrommodulen oder Windradkomponenten. Nur ein Bruchteil der für die Transformation notwendigen Rohstoffe können in Europa wirtschaftlich gefördert werden. Zu diesem Ergebnis kam die EU-Kommission bereits im Jahr 2020. Dazu gehören z.B. Seltene Erden für Windräder, Graphit und Lithium für Batterien oder Platingruppenmetalle für Elektrolyseure. Die Liste ist seit 2011 von ursprünglich 14 auf inzwischen 30 „kritische Rohstoffe“ angewachsen. Für die meisten von ihnen ist die Volksrepublik China der weltweit der größte Lieferant. Lieferausfälle würden die Umsetzung der Energiewende nicht nur in Deutschland

---

massiv gefährden.

Eine Strategie zu mehr Anreizen für Suffizienz, also der möglichst weitgehenden Verringerung des Rohstoff- und Energieverbrauchs, fehlt bislang. Verhaltens- bzw. Suffizienzmaßnahmen wirken schnell, da sie den Bedarf/Einsatz von energieaufwendigen Technologien (BECCS, DAC) reduzieren sowie Flächen und den Bedarf an anderen wichtigen Ressourcen (Wasser, Rohstoffe) einsparen (vgl. z.B. [Costa 2021](#)).

Ob Bundeskanzler oder Oppositionsführung ([Weimarer Erklärung](#)), beide setzen auf technologische Innovation bzw. Modernisierung. Sie gehen davon aus, dass die Klimaziele mit Verzicht oder Verboten nicht zu erreichen sind. Ob die Klimaziele ohne Suffizienzmaßnahmen zu erreichen sind, wird vom Klimaschutz im Bundestag e.V. und anderen bezweifelt. Für parteiübergreifende Gesetzesinitiativen zum Klimaschutz durch Suffizienzreize aus dem Bundestag heraus bleibt genug Raum.

## **2 Klimaschutzsfortprogramm überfällig!**

Seit Oktober liegen Eckpunkte der Bundesregierung für ein Klimaschutz-Sofortprogramm der Bundesregierung vor. Dieses wird nach dem [Klimaschutzgesetz](#) notwendig, sobald der Klimarat zum Ergebnis kommt, dass die nach Sektoren aufgeteilten Ziele in einem oder mehreren Sektoren nicht eingehalten werden.

Nach Berechnungen können die im Sofortprogramm hinterlegten

Maßnahmen in den Sektoren Energie, Gebäude, Industrie, Landwirtschaft und Landnutzung das Klimaziel für 2030 zumindest auf dem Papier einhalten.

Im Bereich Verkehr ist klar, dass alle bisher vorgelegten Maßnahmen bei weitem nicht ausreichen werden, um die Ziellücke bis 2030 zu schließen. Bis zu 165 Millionen Tonnen Kohlendioxid (Mio. t CO<sub>2</sub>) schwer ist die Lücke bei den Maßnahmen zur Mobilität der Zukunft, für die das Verkehrsministerium zuständig ist. Allein mit Deutschlandticket und Elektroautos sind die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich nicht zu erreichen.

Ende Januar hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) die Bundesregierung wegen Verfehlung der Klimaziele in den Bereichen Verkehr und Gebäude bis 2030 verklagt ([BUND](#)). In 2022 hatte bereits die Deutsche Umwelthilfe Klagen gegen das [Sofortprogramm im Gebäudesektor](#) und zur Klage gegen das [Sofortprogramm im Verkehrssektor](#) eingereicht. In seiner beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eingereichten Klage verlangt der BUND den Beschluss von Sofortprogrammen, wie sie das Klimaschutzgesetz vorsieht. Dass die Klagen Erfolg haben könnten, darauf weisen zwei Ausarbeitungen des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages ([WD 8 - 3000 - 088/22](#) und [WD 8 - 3000 - 082/22](#)) hin.

## **3 Zur Reform des europäischen Emissionshandels für Energie und Industrie und Einführung eines zweiten**

---

## Emissionshandels für Gebäude und Verkehr

Zu den wichtigsten Reformen aus Sicht des Klimaschutzes gehört 2022 sicher die über drei Jahre diskutierte Reform des europäischen Emissionshandels, auf die man sich am 19.12.22 im Trilog geeinigt hat. Der bisherige Europäische Emissionshandel (EU-ETS 1) umfasst derzeit etwa 50 Prozent der europäischen Emissionen aus dem Energiesektor und der Industrie. Mit der Reform wird sich die Geschwindigkeit der jährlichen Emissionsreduzierung (Cap) deutlich erhöhen, und zwar von 2,2 Prozent pro Jahr im Rahmen des derzeitigen Systems auf 4,3 Prozent von 2024 bis 2027 und 4,4 Prozent ab 2028. Die Vereinbarung sieht außerdem vor, die kostenlosen Emissionszertifikate schrittweise auslaufen zu lassen. Es wird erwartet, dass in den Bereichen, die im EU-ETS 1 veranlagt sind, die Emissionen bis zum Jahr 2030 um 62 Prozent gesenkt werden zu 2005, dem Jahr seiner Einführung.

Darüber hinaus wird eine dem EU-ETS Preis vergleichbare CO<sub>2</sub>-Grenzsteuer (CBAM = Carbon Border Adjustment Mechanism) auf zunächst Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, Düngemittel sowie Strom und Wasserstoff aus dem außereuropäischen Ausland erhoben werden, um Abwanderung von Produktion und Emissionen ins Ausland zu verhindern. Im gleichen Zug wird die kostenfreie Zuteilung von Emissionszertifikaten allmählich bis 2034 zurückgefahren.

Ein wenn auch mit 40 Mrd. € zu kleiner Topf für z.B.

Differenzverträge wird Unternehmen helfen, ihre Produktion auf emissionsärmere Verfahren umzustellen. Ein ebenfalls zu kleiner europäischer Fonds wird soziale Härten zumindest teilweise ausgleichen.

Die Wissenschaft geht davon aus, dass mit dieser Reform das heutige Niveau des EU-ETS von 80 € pro Tonne CO<sub>2</sub> mindestens gehalten wird, möglicherweise aber auch bis 2030 auf bis zu 160 € pro Tonne steigen könnte. Kein Vergleich zu den CO<sub>2</sub>-Preisen um die 5 € pro Tonne vor 2019.

Zusätzlich wird die EU einen zweiten Emissionshandel (EU-ETS-2) für die Bereiche Gebäude und Verkehr einführen. Damit unterliegen dann weit mehr als 75 Prozent aller Emissionen einem CO<sub>2</sub>-Preis. Allerdings wird das angedachte CO<sub>2</sub>-Preis-Niveau im EU-ETS 2 von 45€ pro Tonne kaum Wirkung zeigen.

Viele Forderungen des Klimaschutz im Bundestag e.V. (ehemals CO<sub>2</sub> Abgabe e.V.), die den Emissionshandel einer planungssicheren Abgabe auf CO<sub>2</sub> immer weiter annähern, werden damit umgesetzt. Die Frage, ob eine Steuer, wie sie der Entwurf einer europäischen kombinierten Energie- und CO<sub>2</sub>-Steuer von 1991 mit anfänglich 1993 3 USD je Barrel Öl und einem Anstiegspfad von 1 USD je Barrel und Jahr ein möglicherweise früher wirksameres, unbürokratischeres und effizienteres Instrument hätte sein können, stellte sich leider während der Diskussionen nicht mehr.

Für viele Unternehmen gibt es nun ausreichend finanzielle Anreize,

---

um von fossilen Energieträgern auf erneuerbare umzustellen oder Energie einzusparen. Die Frage bleibt, ob es genug Ressourcen (Lieferketten, Fachkräfte) geben wird, um die Energiewende auch schnell genug umzusetzen.

#### **4 Berichtspflicht für die Klimawirkung von Flügen - kann treibhausgasneutrales Fliegen funktionieren?**

Einer der Beschlüsse im Rahmen der Reform des europäischen Emissionshandels ist, ab 2025 Fluggesellschaften dazu zu verpflichten, die Emissionen und andere Effekte, die sich auf das Klima auswirken, pro Flug zu erfassen und diese zu berichten.

Beim Verbrennen von Kerosin (Flugbenzin) entsteht Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), das als Treibhausgas direkt zur Erwärmung der Erdatmosphäre beiträgt. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Luftverkehrs betragen derzeit etwa 2,5 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Hinzu kommen sogenannte Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte, wie beispielsweise die Ozonproduktion oder die Bildung von Kondensstreifen. Sie können von Flug zu Flug stark variieren, je nach Verhältnissen in der Atmosphäre. Kondensstreifen am Tag zum Beispiel reflektieren tagsüber einen Teil der Sonnenstrahlung zurück ins Weltall. Nachts entfällt dagegen dieser „abkühlende“ Einfluss. Wärmestrahlung von der Erde wird jedoch auch nachts von Kondensstreifen zurückgehalten ([UBA & DLR 2022](#)).

Unter Berücksichtigung dieser Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte verursacht der

Luftverkehr alleine zwischen 5-8 Prozent der globalen Klimawirkungen. Eine schlechte Nachricht für den Traum vom „klimaneutralen“ Fliegen: Ein großer Teil dieser „Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte“ tritt auch dann auf, wenn herkömmliches Kerosin durch CO<sub>2</sub>-neutrale synthetische Treibstoffe ersetzt werden. Bislang wurden diese Effekte in bestehenden und derzeit geplanten Politikinstrumenten noch nicht berücksichtigt.

Die EU steht nun kurz davor, mit der aktuellen Reform des europäischen Emissionshandels (EU ETS) Fluggesellschaften ab 2025 dazu zu verpflichten, sowohl die CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte pro Flug zu erfassen und diese zu berichten.

Eine Bepreisung dieser Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Flugverkehrs erfolgt damit jedoch noch nicht.

Weiterführende Links:

- [UBA & DLR Interim Report - Decision parameters for integrating non-CO2 aviation effects into EU ETS - Preprint.pdf](#)
- [uba\\_schwerpunkt\\_magazin\\_fliegen\\_0.pdf \(umweltbundesamt.de\)](#)
- <https://www.wasserstoff-kompass.de/news-media/dokumente/flugverkehr>

---

## 5 Nationale Biomassestrategie eines der wichtigsten Vorhaben in 2023!

Die Entwicklung einer Biomassestrategie gehört zu den wichtigsten Vorhaben der Bundesregierung und das nicht nur aus klimapolitischer Sicht. Sie soll bis zur Sommerpause vorliegen. Die Eckpunkte ihrer Nationalen Biomassestrategie wollen die drei federführenden Ministerien im Frühjahr in mehreren Workshops mit Stakeholdern diskutieren.

Mit der Strategie sollen Fragen beantwortet werden, wie z.B.,

- welche Rolle Biomasseheizungen künftig spielen können oder
- wieviel Biomasse (bzw. Flächen) zur Substitution fossiler Rohstoffe zur Verfügung stehen werden.

Neben den zahlreichen eingegangenen Stellungnahmen von Verbänden zum Eckpunktepapier liegen bereits einige wissenschaftliche Beiträge zur Biomassestrategie vor, wie z.B. die Studie des Öko-Instituts „Biomasse und Klimaschutz“ vom 18.1.2023.

In einigen Bereichen ist bereits heute die Nachfrage nach Biomasse größer als das Angebot. So berichtete in unserem Onlineseminar zur Biomassestrategie ein auf Biomasse spezialisiertes Logistikunternehmen, dass sie die Nachfrage nach Biomasse für Heizkraftwerke nur noch mit Mühe decken könnten und die Transportentfernungen steigen.

Bisher bestimmt im Wesentlichen die Biomassenachfrage, in

welchem Umfang und in welcher Art land- und forstwirtschaftliche Flächen bewirtschaftet werden. Das Angebot ist jedoch begrenzt durch die Verfügbarkeit von Fläche. Da Verkehrs- und Siedlungsflächen zunehmen, verringert die damit einhergehende Abnahme der Vegetationsflächen das Vermögen der CO<sub>2</sub>-Entnahme aus der Atmosphäre. Abnehmende Landwirtschaftsflächen bedeuten darüber hinaus einen ansteigenden Lebensmittelimport und steigenden Flächenbedarf im Ausland (UFZ 2023).

Insofern muss es aus Sicht des Klimaschutz im Bundestag e.V. bei den Diskussionen um die Biomassestrategie auch um die Flächenfrage gehen, beispielsweise um Fragen, wie:

- Wieviel Flächen wollen wir zukünftig im In- und Ausland noch nutzen für den Anbau von Energiepflanzen (Biokraftstoffen und Biogas)?
- Um wieviel wollen wir die Flächen für die Tierhaltung und den Anbau von Futtermitteln reduzieren, um Flächen freizustellen für Wiedervernässung (Moorschutz), Aufforstung, Kurzumtriebsplantagen, Naturschutz, ökologischen Landbau, Produktion von pflanzlichen Nahrungsmitteln, PV-Freiflächenanlagen, Biomasseproduktion zur Substitution fossiler Rohstoffe u.v.m. Anstatt Getreide anzubauen könnten auch Fläche wieder aufgeforstet werden. Anstatt Holz zu ernten, kann der Kohlenstoffspeicher im Wald erhöht werden. Anstatt Biomasse zu verbrennen, kann z.B. über Pflanzenkohle ein Teil des Kohlenstoffs als Negativemission

---

aus der Atmosphäre längerfristig gebunden werden (vgl. [Carbon Dioxide Removal Report](#) und z.B. [IFLS 2023](#)).

**Aufmerksamkeit aller Mitglieder des deutschen Bundestages.**

Daneben geht es bei der Biomassestrategie aber auch um die Entwicklung von geeigneten Nutzungskaskaden (z.B. primäre stoffliche Nutzung von Holz im Bau oder als Möbel und geeigneter Verwertung nach Nutzungsende).

Aus der unmittelbaren Abhängigkeit von verschiedenen Flächennutzungsoptionen und Biomassenutzungen ergibt sich ein veränderter Bedarf an Maßnahmen und Politikinstrumenten, die im Rahmen der Biomassestrategie zu klären sind.

Darüber hinaus muss die Biomassestrategie klären, wie landbezogene Klimaschutzmaßnahmen methodisch richtig erfasst und in der [THG-Berichterstattung](#) für den Landnutzungssektor (land use, land-use change and forestry, LULUCF) sichtbar werden.

Mit ca. -11 Mio. t CO<sub>2e</sub> (2020) wird der Zielwert der Senkenleistung aus dem Landnutzungssektor im Vergleich zu den Zielen im Klimaschutzgesetz bislang deutlich unterschritten (bis 2030 auf - 25 Mio t CO<sub>2e</sub>, bis 2045 auf 40 Mio t CO<sub>2e</sub>, vgl. [Thuenen 2022](#)).

Unsere Stellungnahme zu den Eckpunkten zur Biomassestrategie findet sich [hier zum herunterladen](#).

**Die Entwicklung einer nachhaltigen Biomassestrategie betrifft viele wichtige Bereiche unseres alltäglichen Lebens und verdient daher aus Sicht des Klimaschutz im Bundestag e.V. die besondere**

---

## 6 Die Forderung, den Klimaschutz als kommunale Pflichtaufgabe gesetzlich zu verankern, wird lauter!

Gleich mehrere Impulse heben 2023 das Thema Klimaschutz als kommunale Pflichtaufgabe auf die politische Agenda.

- So will die Bundesregierung die flächendeckende kommunale Wärmeplanung als zentrales Koordinierungsinstrument für lokale, effiziente Wärmenutzung gesetzlich regeln. Ein kommunaler Wärmeplan wird derzeit bis zu 100 Prozent gefördert (BMWK 2022).
- Ein Positionspapier der rund 600 deutschen Kommunen, die sich im Klimabündnis zusammengeschlossen haben, fordert die Gesetzgeber auf, Kommunen zum Klimaschutz zu verpflichten und zwischen Bund und Ländern die nötige finanzielle Grundlage dafür zu schaffen (Klimabündnis 2022, vgl. auch Verbändeforderungen).
- Ein Rechtsgutachten von Dr. Roda Verheyen und Katharina Hölzen, Rechtsanwältin Günther, macht erste konkrete Vorschläge, wie die Forderung der Finanzierung der Pflichtaufgabe rechtlich umgesetzt werden könnte.
- Ein Forschungsvorhaben schätzt erstmals ab, auf wie viele Emissionen Kommunen durch ihr Handeln unmittelbar und mittelbar Einfluss nehmen könnten, wenn ihnen die Mittel und das Personal zur Verfügung stehen würden. In Summe der betrachteten Maßnahmen könnten Kommunen

Treibhausgasemissionen (in Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten [Mio. t CO<sub>2e</sub>], Bezugsjahr 2019) in der Höhe von rund 101 von etwa betrachteten 278 Mio. t CO<sub>2e</sub> beeinflussen (UBA 2022).

Schauen Sie sich für mehr Informationen unsere Onlineveranstaltung zu „Klimaschutz als kommunale Pflichtaufgabe“ vom 24. Mai mit Frau Gudrun Heute-Bluhm, Städtetag Baden-Württemberg, Frau Prof. Cathrin Zengerling, Uni Freiburg und Frau Isabell Cademartori, SPD.

Klimaschutz im Bundestag e.V. wurde von der CDU/CSU-Fraktion eingeladen, um am 7.2.2023 einen Überblick zum Thema „Klimaschutz als kommunale Pflichtaufgabe“ zu geben.

Weiterführende Links:

- [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2022-12-05\\_climate-change\\_46-2022\\_klimaschutz-monitoring-in-kommunen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2022-12-05_climate-change_46-2022_klimaschutz-monitoring-in-kommunen.pdf)

## 7 Welche Heizsysteme sind ab dem 1.1.2024 noch zugelassen und woher kommt der zunehmende Strombedarf für Wärmepumpen, Elektromobilität und Industrie?

Die Bundesregierung plant noch dieses Jahr auf Grundlage folgender Diskussions-/Eckpunktepapiere die Umsetzung von entsprechenden Gesetzen:



- 
- 65 Prozent erneuerbare Energien beim Einbau von neuen Heizungen ab 2024
  - Diskussionspapier des BMWK: Konzept für die Umsetzung einer flächendeckenden kommunalen Wärmeplanung als zentrales Koordinierungsinstrument für lokale, effiziente Wärmenutzung

Gleichzeitig werden die folgenden Themen derzeit stark vorangetrieben:

- der Ausstieg aus der Kohlestromerzeugung bis 2030
- der Einbau von Wärmepumpen,
- die Elektrifizierung der Mobilität,
- der Ausbau von elektrischen Speichern,
- die Erzeugung von Wasserstoff,
- der Ausbau der Strom- und Wasserstoffnetze,

Mit einer breiten Umsetzung all dieser für den Klimaschutz notwendigen Maßnahmen wird der Strombedarf stark steigen.

Trotz Ausbaus der Erneuerbaren und einem im Jahr 2022 aufgrund des Krieges um 4 Prozent gegenüber 2021 gesunkenen Stromverbrauchs zeigen bereits die Tageswerte der realen Stromerzeugung in Deutschland, dass wir noch weit davon entfernt sind, über längere Zeit eine Stromversorgung mit 100 Prozent

Erneuerbaren zu realisieren. 2022 lag die durchschnittlich notwendige Residuallast<sup>1</sup> an knapp 300 Tagen bei mehr als 20 GW.

Bei einem angenommenen Szenario mit einer Verdopplung von Solar- und Windstrom (Anteil Biomasse und Wasserkraft bleiben gleich) und einem durch Wärmepumpen um 30 TWh/a gestiegenen Stromverbrauch würde die Residuallast an mehr als 100 Tagen immer noch im Tagesdurchschnitt über 20 GW liegen.

Für den Klimaschutz im Bundestag e.V. stellen sich damit folgende wichtige Fragen:

- In welchen Kraftwerken, mit welchen Nutzungsgraden und Brennstoffen (Energieträgern) soll zukünftig die Residuallast, die wir nicht durch Flexibilität, Netzausbau, Einsparungsmaßnahmen, Lastverschiebung oder Speicher abdecken können, erzeugt werden?
- Wie können diese zunehmend auf erneuerbar erzeugte Energieträger, wie z.B. Wasserstoff, umgestellt werden?
- Wo stehen diese Kraftwerke und wer baut sie?
- Welche Folgen (Kosten, Emissionen, Nutzungsgrade, Bedarf an Energieträgern etc.) hat das für die politisch zu setzenden Rahmenbedingungen und die verschiedenen Akteure?
- Welche Rolle kann oder ggf. muss die Wärmeleitplanung hier spielen?

---

<sup>1</sup> Residuallast meint hier die Stromlast abzgl. der Erzeugung durch Erneuerbare, wie z.B. Biomasse,

Wasserkraft, Wind, Sonne oder Speicherkraftwerke.



---

Abgeordnete, die sich für diese Fragen interessieren, sind herzlich willkommen sich mit uns in Verbindung zu setzen unter [info@klimaschutz-im-bundestag.de](mailto:info@klimaschutz-im-bundestag.de).

## 8 Terminhinweis: Onlineveranstaltung zum Tempolimit am 1.2.2023 von 13-14 Uhr

Trotz Ausschluss im Koalitionsvertrag ist es weiterhin in der Diskussion: ein Tempolimit.

Die Online-Veranstaltung möchte den aktuellen Stand der Debatte noch einmal zusammenfassen. Wie steht die Bevölkerung zu einem Tempolimit? Welche umweltwissenschaftlichen Aspekte sprechen für ein Tempolimit? Inwieweit verbessert sich die Verkehrssicherheit? Welche Erwägungen aus medizinischer Sicht spielen eine Rolle? Welche historischen Erfahrungen wurden mit einem Tempolimit in Deutschland gemacht? Welche juristischen Möglichkeiten gibt es, das Tempolimit einzuführen?

Wir sprechen mit folgenden Expert\*innen:

- Rechtsanwältin **Dr. Cornelia Ziehm** (Juristische Umsetzungsmöglichkeiten)
- stellv. Vorsitzenden der Gewerkschaft der Polizei **Michael Mertens** (Aspekte der Verkehrssicherheit)
- Kinder- und Jugendarzt **Prof. Dr. Stephan Böse-O'Reilly**, Institut und Poliklinik für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin

der LMU München (Medizinische Effekte)

- Kfz-Mechatroniker von **Maximales Drehmoment** (Videoimpuls)

Die Online-Podiumsdiskussion ist auf max. 60 Min. angesetzt. Die Veranstaltung wird aufgezeichnet und im Anschluss auf dem [YouTube-Kanal](#) von „Alle fürs Tempolimit“ veröffentlicht.

Anmeldung unter <https://klimaschutz-im-bundestag.de/events/>



## 9 Terminhinweis: Das Deutschlandticket solidarisch und sozial weiterentwickeln am 23.2.2023 um 18 Uhr

Das 49-Euro-Ticket heißt offiziell Deutschlandticket, wohl damit man den Preis in Zukunft anheben kann. Es kommt in den nächsten Monaten; noch werden Details ausgebügelt (vor allem die Digitalisierung).



Ein weiterer Aspekt ist bei den Verhandlungen am Ende unter den Tisch gefallen: die soziale Teilhabe. Sozialverbände wie die VdK hatten sich für ein 29-Euro-Sozialticket ausgesprochen. Auch die SPD

hat dafür plädiert. Auf Bundesebene ist das Thema vorerst vom Tisch. Wenn es Sozialtickets geben soll, müssen die Kommunen sie umsetzen.

In dieser Veranstaltung sprechen wir mit folgenden Gästen:

- **Dr. Claudia Hille**, die zu den sozialen Auswirkungen des 9-Euro-Tickets geforscht hat. Sie präsentiert ihre Ergebnisse.
- **Jan Kirschbaum** von der „Bürgerticket-Initiative Wuppertal“. er stellt das Konzept des Solidarischen Jahrestickets vor.
- **MdB Michael Donth (CDU)**, Berichterstatter bei der CDU/CSU für ÖPNV und Schiene.

Die Online-Podiumsdiskussion ist auf max. 90 Min. angesetzt. Die Teilnehmenden werden die Gelegenheit haben, Fragen zu stellen und Standpunkte zu kommentieren. Die Veranstaltung wird aufgezeichnet und im Anschluss auf unserem YouTube-Kanal veröffentlicht.

Anmeldung unter <https://klimaschutz-im-bundestag.de/events/>

---

Monatsblatt des

Klimaschutz im Bundestag e.V. (KiB)

[ehemals CO<sub>2</sub> Abgabe e.V.]

Alfred-Döblin-Platz 1 79100 Freiburg

info(at)klimaschutz-im-bundestag.de

Fon: +49 (0)761-45893277

Eingetragen beim Amtsgericht Freiburg unter VR 701860

Registernummer im Lobbyregister des Deutschen Bundestages:

R001260