

Sondervoten der FDP-Fraktion Bremen zum Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“

Hinweis:

Die folgenden durchnummerierten Voten der FDP-Fraktion Bremen orientieren sich grundsätzlich an den einzelnen Kapiteln des Enqueteberichts. Um Doppelungen zu vermeiden, wird ggf. auf die einzelnen Voten in anderen Kapiteln verwiesen.

Sondervoten Kapitel 1 „Klimaziele für das Land Bremen“

1) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Erreichung des Klimaziels für 2030

Das gemeinsam gesteckte Ziel, dass das Land Bremen seine Treibhausgasemissionen in der Quellenbilanz bis 2030 um 60% gegenüber 1990 reduziert, ist theoretisch erreichbar, erfordert aber extreme Anstrengungen und wird als ambitioniertes politisches Ziel von der FDP-Fraktion unterstützt. Gleichwohl teilt die FDP-Fraktion nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen und erwartet insbesondere von Seiten der EU und des Bundes weitergehende Impulse zum Klimaschutz, beispielsweise im Rahmen des „Fit for 55“-Rechtssetzungs- und nachfolgendem nationalem Umsetzungsverfahrens.

Ferner ist dazu anzumerken, dass entsprechende Rahmenbedingungen (z.B. schnelle Genehmigungen beim Netzausbau oder ausreichend Fachkräfte, um entsprechende Sanierungsquoten zu erreichen) zwingend erforderlich sind, da ohne sie eine beschleunigte Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen nicht möglich ist. Zudem werden Bremen und Bremerhaven für die Erreichung der Klimaziele aufgrund ihrer Haushaltslage entscheidend auf die Unterstützung des Bundes und der EU sowie auf die Mobilisierung privater Mittel angewiesen sein. Die Gelder des Landes und der Städte sind äußerst beschränkt und der Weg in weitere Schulden durch die von der FDP-Fraktion als sinnvoll erachtete Schuldenbremse versperrt. Das ehrgeizige Klimaziel ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen allerhöchstens ein maximal mögliches Ziel, nicht aber ein mindestens erreichbares, das mit zusätzlichen Maßnahmen problemlos überschritten werden könnte. Einzig ein Vorziehen der Umstellung des Hochofens II würde weitere Treibhausgassenkungen vor 2030 ermöglichen, was zwar wünschenswert wäre, aber aufgrund der Investitionszyklen des Unternehmens nicht zu erwarten ist. Erst in den Jahren unmittelbar nach dem Zieljahr 2030 wird mit der vollständigen Umstellung des Stahlwerkes auf einen

treibhausgasneutralen Betrieb eine weitere Reduktion erreicht werden können. Für das Land Bremen erscheint es vor diesem Hintergrund möglich, Klimaneutralität im vom Bund und von der EU gesetzten Zeitrahmen zu erreichen.

Sondervoten Kapitel 2 „klimagerechte öffentliche Liegenschaften und Verwaltungen in Bremen – Vorbild und Wegweiser“

2) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle Klimagerechte Verwaltung

Angesichts der stetig wachsenden Zahl von Koordinatoren in den verschiedenen Ressorts, der Problematik des Fachkräftemangels sowie der Notwendigkeit, den Personalkörper bei angespannter Haushaltslage nicht durch zusätzliche Stellen über die Maßen aufwachsen zu lassen, sollte es das Ziel sein, mit einer entsprechenden Koordinierungsstelle und den dort anfallenden Tätigkeiten keine zusätzlichen Mittel- und Personalbedarfe zu generieren, sondern aus den vorhandenen Ressourcen zu schöpfen. Sollen die definierten Ziele tatsächlich erreicht werden, muss der Klimaschutz ein Leitgedanke bei allen im öffentlichen Bereich anfallenden Aufgaben werden und die Arbeitsweise jedes einzelnen prägen. Fragen der Anpassung können nicht länger an wenige Spezialisten delegiert oder als Sonderaufgaben in Krisenstäben bearbeitet werden, sondern müssen Handlungs- und Denkweise der gesamten öffentlichen Verwaltung prägen. Klimaschutzaspekte sollten stets von allen öffentlichen Bediensteten bedacht werden, sich entsprechend in politischen Entscheidungen widerspiegeln und im Verwaltungshandeln niederschlagen.

Sondervoten Kapitel 3 „Energie- und Abfallwirtschaft“

3) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zum Windausbaupotenzial

Die volle Ausnutzung des Windenergiepotentials, was den Ausbau der Windkraft in Gewerbegebieten einschließt, begrüßt die FDP-Fraktion. Die Umsetzung einer installierten Leistung von 400 MW erscheint jedoch angesichts zahlreicher Hürden – u.a. aktuelle emissions- und naturschutzrechtliche Anforderungen – nicht realistisch. Entsprechend ist das Ziel auf realisierbare 350 MW abzusenken.

4) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Solardachpflicht

Die FDP-Fraktion begrüßt das Ziel, künftig möglichst alle Dachflächen für Solarenergie zu nutzen, lehnt aber eine entsprechend generelle Solardachpflicht auf Landesebene für alle Gebäudetypen (inkl. der Wohngebäude) bei Neubauten und im Zuge von Dachsanierungen ab.

Gewerbliche Neubauten haben durch ihre großen Dachflächen ein sehr großes Potential für PV-Flächen. Um dieses Potential auszuschöpfen, erarbeitet der Bund entsprechende Ausbauvorgaben. Landesspezifische Richtlinien sind deshalb weder nötig noch sinnvoll.

Eine landesrechtliche solare Baupflicht für den Neubau von Wohngebäuden und bei Dachsanierungen bewertet die FDP-Fraktion kritisch. Für den Neubau wird es in der Praxis bei einem Plusenergiestandard als Regelstandard ohnehin zu einer verstärkten Nutzung regenerativer Energien kommen, weshalb hier einer echten Technologieoffenheit der Vorzug gegeben werden muss. Bei Dacherneuerungen könnte eine Solarpflicht hemmend wirken und würde energetische Sanierungen sogar hinauszögern. Außerdem müsste angesichts eines sehr heterogenen Wohnungsbestandes ein komplexes Regelwerk erstellt und eine entsprechend umfangreiche Prüfung von Bauvorhaben im Vorfeld realisiert werden. Beides ist angesichts beschränkter Ressourcen weder möglich noch sinnvoll.

Neben den genannten Überlegungen gibt es einen grundsätzlichen Einwand: Eine Solarpflicht impliziert, dass der schleppende Solarausbau der Unwissenheit und dem Unwillen privater Bauherren geschuldet ist, ihre Dächer entsprechend auszustatten. Tatsächlich aber zeigen Untersuchungen, dass vor allem zu komplizierte Beratungen, undurchschaubare Förderwege und verwinkelte gesetzliche Vorgaben auf Bundesebene die rasche Ausweitung von Solardächern im privaten Bestand verhindern.¹ Diese hemmenden gesetzlichen Vorgaben und bürokratischen Hürden wird die neue Bundesregierung in Berlin überprüfen. In Bezug auf das EEG, auf Mieterstrommodelle, aber auch in Bezug auf Netzanschlüsse und Vergütungsansätze, bei Zertifizierungen und Ausschreibungspflichten für große Dachanlagen ist ein Bürokratieabbau bereits eingeleitet. Sinnvoller ist es, diesen Prozess auf

¹ Vgl. dazu für das Beispiel Berlin die Studie „Hemmnisse und Hürden für die Photovoltaik“ <https://pvspeicher.htw-berlin.de/veroeffentlichungen/studien/hemmnisse-fuer-den-ausbau-der-solarenergie/>.

Landesebene eng zu begleiten und lokale Verfahren ebenfalls zu entbürokratisieren, um gemeinsam mit dem Bund eine Ermöglichungskultur zu eröffnen.

Im Sinne einer Vorbildfunktion ist es außerdem sinnvoll, wenn die öffentliche Hand, wie von der Enquetekommission vorgeschlagen, mit gutem Beispiel vorangeht und die Installation von Solarzellen und Solarthermie im eigenen Bestand entschieden vorantreibt.

5) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Ausgestaltung des Grundsteuertarifs

Grundsätzlich steht es aufgrund der Länderöffnungsklausel den Ländern frei, ihren Grundsteuertarif zu gestalten. Das Ansinnen, über eine entsprechende Ausgestaltung des Grundsteuertarifs die Nutzung erneuerbarer Energien im Gebäudebereich zu fördern, sieht die FDP-Fraktion jedoch kritisch. Es mag auf den ersten Blick charmant erscheinen, auf kommunaler Ebene Energieeffizienz fördern zu können. Das Ansinnen jedoch würde dem Ziel einer Grundsteuerreform, einer einfacheren, transparenteren und damit faireren Steuererhebung zuwiderlaufen, welche gerade Gegenstand der vom Bundesverfassungsgericht angemahnten Reform ist. Es wird bezweifelt, dass angesichts der aktuellen Steuersätze Rabatte bei der Grundsteuererhebung tatsächlich eine erhebliche Steuerungswirkung haben. Ordnungspolitisch sinnvoller wäre es, sich bei klimapolitisch-fiskalischen Instrumenten auf wenige zentrale Abgaben und Steuern (z.B. über eine Ausweitung des Emissionshandels) zu konzentrieren, anstatt zu versuchen, Klimakomponenten auf zahlreiche verschiedene Steuern und Abgaben zu verteilen.

6) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Nutzung des Ordnungsrechts in einem Landeswärmegesetz

Die Enquetekommission empfiehlt ein landeseigenes Wärmegesetz und eine kommunale Wärmeplanung, um die Umsetzung einer klimaneutralen Wärmeversorgung zu beschleunigen. Eine kommunale Wärmeplanung, um einen Ausbau von erneuerbarer Fern- und Nahwärme zu erleichtern, ist aus Sicht der FDP-Fraktion begrüßenswert. Ebenso sinnvoll ist eine Anpassung des rechtlichen Rahmens, um eine Wärmeplanung zu erleichtern. Angesichts einer angestrebten Änderung des Gebäudeenergiegesetzes auf Bundesebene erscheinen jedoch weitere ordnungsrechtliche Vorgaben auf Landesebene nicht notwendig. Auch sollten Fragen des Heizungstausches und des Verbots bestimmter Heizungstypen einheitlich auf Bundesebene geregelt werden.

7) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Rekommunalisierung

Unter dem Schlagwort „Gesellschaftsform prüfen“ wurde im Zuge der Enqueteberatungen erwogen, das Fernwärmenetz zu rekommunalisieren, um größere Gestaltungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand bei der Dekarbonisierung der Fernwärme sicherzustellen. Dieses Ansinnen hält die FDP-Fraktion nicht für zielführend und für das Land Bremen schwer umsetzbar. Aufgrund der Konzernstruktur der Wesernetz Bremen und Bremerhaven bzw. der SWB sowie der EWE befinden sich bereits jetzt große Teile in kommunaler Hand, wenngleich auch nicht in der Hand Bremer Kommunen. Ein Kauf von Unternehmensanteilen würde erhebliches Kapital erfordern, welches angesichts der Haushaltslage einerseits schwer zu bekommen wäre und andererseits für andere Infrastrukturmaßnahmen und zur Erfüllung von Pflichtaufgaben nicht zur Verfügung stünde. Die Erneuerung und der Ausbau des Fernwärmenetzes wird erhebliches Kapital benötigen. Statt eine Rekommunalisierung und den Aufbau eigener städtischer Gesellschaften für die Inbetriebnahme von Mikro-Wärmenetzen zu präferieren, ist es angesichts der Haushaltslage unbedingt notwendig, privates Kapital für den Netzausbau zu mobilisieren. Die FDP-Fraktion lehnt Rekommunalisierungen grundsätzlich ab.

Sondervoten Kapitel 4 „Industrie und Wirtschaft“²

8) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Vorgaben für Ansiedlung neuer Unternehmen

Alle Unternehmen werden sich künftig so aufstellen müssen, dass sie klimaneutral produzieren, um die Kosten für stetig wachsende CO₂-Preise einzusparen. Allein deshalb werden sich vorausschauend handelnde Unternehmen bereits jetzt darum bemühen, entsprechende Konzepte für eine klimafreundliche Produktion aufzustellen. Es ist zu begrüßen, dass Punkte wie eine flächensparende Planung und Gestaltung, eine ÖPNV-Anbindung und entsprechende Mobilitätskonzepte bei der Entwicklung von Gewerbegebieten mitgedacht werden. Eine Vorgabe an Unternehmen, entsprechende Konzepte vor Neuansiedlung vorzulegen, kann diesen Prozess unterstützen. Allerdings muss hier auf die genaue Ausgestaltung geachtet werden: Während größere Unternehmen und Konzerne entsprechend Personal für Klimaschutzfragen vorhalten können, stellen erhöhte Berichtspflichten für kleinere und

² Zur Solardachpflicht vgl. Votum Nr. 4.

mittlere Unternehmen eine größere und nicht zu rechtfertigende Belastung dar. Deshalb ist es notwendig, dass schon vorab auch mit Unterstützung der Kammern und Verbände entsprechende Beratungsstrukturen etabliert werden. Für Start-Ups und KMUs müssen entsprechende Berichtspflichten so ausgestaltet werden, dass ihre Erstellung die Unternehmen nicht überfordert und sie unbürokratisch vorgelegt werden können.

9) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Klimaschutzanforderungen bei öffentlichen Auftragsvergaben

Es ist sinnvoll, wenn das Land in Bremen als Vorbild agiert und bei der Vergabe öffentlicher Aufträge auch Klimaschutzaspekte berücksichtigt. Jedoch ist zu bedenken, dass die Lastenhefte für öffentliche Aufträge bereits jetzt hochkomplex sind. Gerade für KMUs stellt der damit verbundene Mehraufwand eine enorme Einstiegshürde und damit einen entsprechenden Wettbewerbsnachteil dar. Zusätzliche Vergabekriterien sollten sich deshalb weitestgehend an dem durch Bund und EU vorgegebenen Rahmen orientieren, um die Auftragsvergabe nicht zusätzlich zu verkomplizieren. Gleichzeitig müssen gerade „weiche“ Vergabekriterien nachvollziehbar sein, um höchstmögliche Transparenz über Vergabeentscheidungen sicherzustellen. Ebenfalls ist zu bedenken, dass durch eine Ausweitung des Emissionshandels auf weitere Bereiche entsprechende Klimakosten schon vorab einpreist werden könnten, ohne dass ein zusätzlicher bürokratischer Aufwand bei Auftragsvergaben notwendig würde.

Sondervoten Kapitel 5 „Gebäude, Wohnen, Stadtentwicklung und Klimaanpassung“³

10) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Erweiterung der Regulierung im Wohnungsbestand

Für die Erweiterung der Regeln für Bestandsgebäude schlägt die FDP-Fraktion vor, angesichts der bereits bestehenden, umfangreichen Regulierungen zu erneuerbaren Energien auf eine Vereinfachung des Regelkataloges hinzuarbeiten. Hier müssen zukünftig eher bestehende Hemmnisse abgebaut, statt neue lokale Vorgaben entwickeln werden.

11) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Ausgestaltung von Förderprogrammen zur Abfederung sozialer Härten

Die FDP-Fraktion stimmt dem Ansinnen zu, soziale Auswirkungen bei der energetischen Sanierung abzufedern. Hier wäre derzeit an eine Anpassung des Wohngeldes oder an einen Klimabonus zu denken. Allerdings sollte angestrebt werden, den grundsätzlich notwendigen sozialen Ausgleich nicht durch zahlreiche Einzelmaßnahmen zu realisieren, sondern auf Bundesebene darauf zu drängen, dass eine Vereinfachung und Entbürokratisierung im Sinne eines Bürgergeldes (negative Einkommensteuer) baldmöglichst umgesetzt wird.

Auch ist das Ansinnen, Kreditförderprogramme für ältere und einkommensschwache Eigentümerinnen und Eigentümer zu entwickeln, grundsätzlich begrüßenswert. Jedoch ist dafür eine im Rechtsstaat notwendige klare Definition von „einkommensschwach“ und „älter“ erforderlich, die derzeit nicht gegeben ist und eine Umsetzung damit leider fraglich bleibt.

12) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Nichtumlegbarkeit von Investitionen auf die Miete

Eine Zusatzförderung im Sinne der Maßnahme G.1.2. auf Landesebene ist grundsätzlich begrüßenswert. Unklar bleiben jedoch die Konsequenzen der Forderung, die Vermieterin oder der Vermieter möge verpflichtet werden, zusätzliche

³ Zum Landeswärmegesetz vgl. Sondervotum Nr. 6; zur Rekommunalisierung vgl. Sondervotum Nr. 7; zu weiteren Aspekten der Fachkräfteausbildung vgl. Sondervoten Nr. 35, Nr. 36 und Nr. 37.

Klimaschutzinvestitionen nicht auf die Miete umzulegen. Dass durch Zuschüsse gedeckte Kosten nicht auf die Miete umgelegt werden, ist richtig und gängige Praxis. Kritisch aber ist es, wenn auch durch rückzahlende Kredite finanzierte Klimaschutzinvestitionen generell nicht umgelegt werden dürften.

13) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Teil-Aspekten der geplanten Handwerksoffensive

Eine geplante Handwerksoffensive, die mehr Jugendliche für eine Ausbildung im Handwerk gewinnen soll, ist grundsätzlich sinnvoll, da der bestehende Fachkräftemangel direkte Auswirkungen auf die schnelle Umsetzbarkeit von Klimaschutzmaßnahmen und die tatsächlich erreichbare Sanierungsquote hat. Hinzuweisen ist darauf, dass zahlreiche Vorschläge schon in ähnlicher Form existieren oder deren Umsetzung auf Bundesebene geplant ist. So wären z. B. bei einer Umsetzung der geplanten BAföG-Änderungen (u.a. Lebenschancen-BAföG) durch die neue Koalition auf Bundesebene auch Modelle für ein entsprechendes Qualifizierungsgeld abgedeckt. Zusätzliche Landesregelungen sind damit unnötig, eine entsprechende Belastung für den Landeshaushalt deshalb vermeidbar.

Kritisch ist hingegen der Plan, das Tariftreue- und Vergaberecht auszuweiten und Betriebe zu einer Aus- und Weiterbildungsquote zu verpflichten. Der Fachkräftemangel ist in weiten Teilen nicht mit einem Mangel an Ausbildungsplätzen begründbar, sondern findet seine Ursachen in der mangelnden Anschlussfähigkeit von Schulabschlüssen, den Schwierigkeiten von Kleinbetrieben bei der Personalrekrutierung oder dem demographischen Wandel.⁴

⁴ Vgl. Schirner, Sebastian / Hickmann, Helen / Malin, Lydia / Werner, Dirk (2021), Fachkräfteengpässe in Unternehmen – Fachkräftemangel und Nachwuchsqualifizierung im Handwerk , Studie im Rahmen des Projektes Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung (KOFA) in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und in Zusammenarbeit mit dem Zentralverband des Deutschen Handwerks e.V. (ZDH), Köln.
<https://www.iwkoeln.de/studien/helen-hickmann-lydia-malin-dirk-werner-fachkraeftenengpaesse-in-unternehmen-fachkraeftemangel-und-nachwuchsqualifizierung-im-handwerk.html>

**14) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zur Grunderwerbsteuerstaffelung**

Eine Grunderwerbsteuerstaffelung nach energetischen Kriterien bei Eigentümerwechsel könnte einen geringen Anreiz für energetische Sanierungen bieten. Jedoch ist zu bedenken, dass beim Wohneigentumserwerb häufig punktuell sehr hohe Kostenbelastungen entstehen, welche in den Folgejahren wenig Spielraum lassen, um auch noch eine umfangreiche Sanierung nach KfW-Standard zu finanzieren. Ein entsprechender Rabatt könnte vermutlich nur von finanzkräftigen Eigentümerinnen und Eigentümern genutzt werden. Auch widerspricht dieser Ansatz zumindest teilweise den Vorstellungen zur grundlegenden Grunderwerbssteuerreform der FDP, mit der sie das Ziel der Eigentumbildung durch Grunderwerbssteuerbefreiung für selbstgenutzte Immobilien (mit Wertobergrenze) verfolgt.

Insgesamt wäre es ordnungspolitisch sinnvoller, sich bei klimapolitisch-fiskalischen Instrumenten auf wenige zentrale Abgaben und Steuern (z.B. über eine Ausweitung des Emissionshandels) zu konzentrieren, anstatt zu versuchen, „Klimakomponenten“ und Rabatte auf zahlreiche verschiedene Steuern und Abgaben (u.a. Kfz-Steuer, Energiesteuer, Maut, Grunderwerbsteuer) zu verteilen. Auch wäre es möglich, die bestehenden Steuererleichterungen beim EStG für energetische Sanierungen und für Handwerker-Dienstleistungen auszuweiten, um eine schrittweise Sanierung zu ermöglichen.

**15) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zur Erweiterung der sozialen Transferleistungen**

Die FDP-Fraktion sieht den Vorschlag der Erstattung der Stromkomponente für Empfängerinnen und Empfänger von Transferleistungen durch eine separate Leistung kritisch. Die Berechnung der Transferleistungen würde dadurch unnötig verkompliziert. Vielmehr wäre es sinnvoll, zahlreiche Transferleistungen zusammenzufassen, um die Verfahren insgesamt zu entbürokratisieren, zu beschleunigen und damit auch die Nachweispflichten für Transferleistungsempfängerinnen und -empfänger zu reduzieren. Klimapolitisch ist es sinnvoller, die Stromkomponente weiter im Regelbedarf zu erfassen, um entsprechend energiesparendes Verhalten zu honorieren. Richtig ist hingegen, dass ansteigende Stromkosten sehr zeitnah bei der Festlegung des Regelsatzes berücksichtigt werden müssen.

Sondervoten Kapitel 6 „Mobilität und Verkehr“⁵

16) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Zufahrtsbeschränkungen und zur autofreien Innenstadt

Autofreie Bereiche können eine Innenstadt attraktiver machen, wenn dadurch Flächen zum Verweilen oder für die Gastronomie erschlossen werden und insgesamt die Aufenthaltsqualität steigt. Zudem kann dies zur lokalen Verminderung von Lärm und Schadstoffbelastungen führen. Gleichzeitig ist es notwendig, dass die Innenstädte gut erreichbar bleiben, damit sie ihre Funktion als Arbeits-, Wohn- und Handelsort erfüllen können. Die Anbindung ist nicht nur für Bremerinnen und Bremern aus vom ÖPNV gut erschlossenen Stadtteilen erforderlich, sondern auch für externe Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte aus dem Umland ohne hinreichenden ÖPNV-Anschluss, für Taxis, für Mobilitätseingeschränkte, Lieferverkehre, Handwerksbetriebe oder Pflegedienste notwendig.

Bei der Festlegung von autofreien Bereichen ist es entscheidend, wie umfassend eine autofreie Zone definiert ist – ob sie etwa für alle Pkw oder nur für solche mit bestimmten Antrieben gilt, ob sie auch für Anwohnerinnen und Anwohner gilt und wie Zufahrten beispielsweise für den Lieferverkehr gestaltet werden können. Diese Punkte sind neben vielen anderen für die Akzeptanz und Wirkung entscheidend. Ebenso wird die Ausgestaltung deutlich von der Frage der Stadtgestaltung dominiert, wogegen die Bewertung der Klimaschutzwirkung aktuell in den Hintergrund tritt.

Neben der Planung von autofreien Bereichen kann die Schaffung von autoärmeren Bereichen, in denen die Zugänglichkeit z.B. zu Parkhäusern und die Durchfahrt für den ÖPNV nebst Taxen und neuer Mobilitätsanbieter weiter gewährleistet ist, oft sinnvoller sein. Für die FDP-Fraktion käme bei der Bremer Innenstadtentwicklung z.B. eine Herausnahme des Individualverkehrs in der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen Brill und Wall in Frage.

Weiterhin ist zu bedenken, dass solche Verkehrsbeschränkungen eher auf die Reduktion von lokalen Schadstoffemissionen und auf die Umnutzung des öffentlichen Raums zielen. Direkte CO₂-Einsparungseffekte sind hingegen eher gering. So wichtig die Klärung der Zugänglichkeit für die künftige Innenstadtentwicklung ist, so nachrangig ist die Entscheidung für das Erreichen der Bremer Klimaziele.

⁵ Zur Frage der Personalausstattung vgl. Sondervotum 51; zur Frage der Vorgaben bei Neuansiedlung von Unternehmen bzgl. eines Mobilitätskonzepts vgl. Sondervotum Nr. 8.

**17) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion)
zur Technologieoffenheit bei Fahrzeugen**

Entsprechend der derzeitigen technologischen Entwicklung ist es wahrscheinlich, dass sich im PKW- und leichtem Nutzfahrzeug-Sektor (Fahrzeugklassen M1 und N1) der batterie-elektrische Antrieb als dominierende Antriebstechnologie für die kommenden Jahrzehnte durchsetzen wird. Dafür ist es sinnvoll, auch staatlicherseits die notwendigen Rahmenbedingungen für einen schnellen, erstfahrzeugtauglichen Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten und öffentlichen Bereich zu schaffen, der den Zulassungszahlen vorausläuft, um ein rasches Anwachsen der E-Mobilität zu ermöglichen. Zugleich sollte es weiterhin möglich sein, dass auch andere klimaneutrale Antriebstechnologien genutzt werden können, wenn sie sich entgegen den derzeitigen Prognosen für bestimmte Nutzungsarten durchsetzen. Es ist daher nicht für zielführend, die Erreichung des Ziels der Klimaneutralität über die Einführung einer bestimmten Antriebstechnologie zu definieren, so wie es hier erfolgt. Zugleich unterstützt die FDP-Fraktion den Ausbau der Elektromobilität.

**18) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion)
zur Zielsetzung der Anzahl der Pkw/1000 Einwohner**

Ein Rückgang der PKW-Besitzquote kann dazu beitragen, den Parkdruck und den damit notwendigen Platzbedarf für PKW im öffentlichen Raum zu senken und somit mehr Platz für andere Nutzungen wie etwa Grünflächen und mehr Raum für andere Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen. Die bisherige Entwicklung der PKW-Zulassungszahlen zeigt jedoch, dass selbst in einem Land wie Bremen – mit relativ vielen autofreien Haushalten – die Zahl der zugelassenen PKW kontinuierlich steigt. Deswegen hält die FDP-Fraktion die angestrebten Zielzahlen nicht für realistisch und an einem Standort, an dem künftig E-Fahrzeuge gefertigt werden, nicht für sinnvoll.

**19) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu
Tempo 30**

Tempo 30 trägt z.B. an Gefahrenschwerpunkten lokal zur Verkehrssicherheit bei. Insofern ist die Einrichtung von Tempo 30-Abschnitten oder -Zonen vor Kindergärten, Schulen oder in reinen Wohngebieten zu begrüßen. Auch könnte so das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden verstärkt werden. Gleichzeitig gibt es sehr widersprüchliche Erkenntnisse darüber, ob Tempo 30 zu einer Minderung von CO₂-

Emissionen oder der Verbesserung der Luftqualität beitragen kann.⁶ Dafür ist nach bisherigen Untersuchungen vielmehr der Verkehrsfluss entscheidend. Vor diesem Hintergrund erscheint es der FDP-Fraktion nicht sinnvoll, pauschal und flächendeckend Tempo 30 einzuführen, zumal es noch weitere Aspekte (in Tempo 30 Zonen gibt es keine abgetrennten Radwege mehr, ÖPNV würde ebenfalls ausgebremst) zu beachten gilt. Sinnvoller wäre es, bezüglich der Geschwindigkeiten zwischen Durchgangs- und Hauptverkehrsstraßen sowie Wohnstraßen zu differenzieren und Geschwindigkeiten mithilfe eines digitalen Verkehrsmodells zu planen. Für die Steigerung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr, womit dieser attraktiver würde, bieten sich planerische Alternativen an: Dies wären Maßnahmen wie die Trennung von Hauptverkehrsstraßen sowie Anwohner- und Fahrradstraßen, die Sanierung heruntergekommener Radwege, eine kontinuierliche Erhöhung der Radwegequalität, verbesserte Sichtachsen an Kreuzungen und bauliche Trennungen von Straßen, Rad- und Fußwegen oder die bewusste Einrichtung von Shared-Spaces.

20) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Handlungsstrategien im Personenverkehr

Der Hinweis im Enquetebericht, dass zur schnellen Zielerreichung eines klimaneutralen Verkehrssektors auch sogenannte „Push-Maßnahmen“ zur Reduzierung der Attraktivität des MIV dort erwogen werden müssen, wo Alternativen zu „sozialverträglichen Kosten“ verfügbar sind, ist grundsätzlich richtig. Jedoch kann diese sehr allgemeine Feststellung nicht pauschal alle Push-Maßnahmen im Verkehrssektor rechtfertigen. Entsprechende Maßnahmen müssen immer auf ihren Nutzen und ihre Verhältnismäßigkeit hinterfragt werden. Dazu gehört eine Prüfung auf Effizienz, den Beitrag zum Klimaschutz und die Beschreibung anderer Nebenwirkungen. Für den Rückhalt für Klimaschutzmaßnahmen in der Bevölkerung im oft hochemotional debattierten Bereich der Verkehrspolitik ist es zudem wichtig, vor der Einführung von einschränkenden Push-Maßnahmen entsprechend Informationstransparenz zu schaffen. Dazu gehören ausreichend Daten über ihre tatsächliche CO₂-Reduktionswirkungen, um Kosten durch die Beschränkungen und den Nutzen für den Klimaschutz miteinander abwägen zu können. Entsprechend sollten Bremen und Bremerhaven sich auf diejenigen Maßnahmen konzentrieren, die verhältnismäßig sind und tatsächlich CO₂ reduzieren. Vor diesem Hintergrund hält es

⁶ Vgl. den Überblick verschiedener Studien in: Wissenschaftliche Dienste des Bundestages (2019), Dokumentation: Fahrzeug-Emissionen bei 30 km/h und 50 km/h. (= Dokumentation WD 8 - 3000 - 102/19) <https://www.bundestag.de/resource/blob/670978/11c58eeb3377baed5971fee5a17e2b72/WD-8-102-19-pdf-data.pdf>

die FDP-Fraktion beispielsweise nicht für zielführend, mit dem Argument des Klimaschutzes flächendeckendes Tempo 30 einzuführen oder Parkplatzflächen pauschal zu reduzieren.

21) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Ausgestaltung von Indikatoren und Sektorzielen im Bereich Verkehr

Die FDP-Fraktion würde es hinsichtlich der Sektorziele im Bereich Verkehr und Mobilität begrüßen, wenn die angestrebten Zielzahlen für die Elektromobilität und erneuerbare Kraftstoffe schnell erreicht werden können. So erscheint der angestrebte Anteil an Sustainable Aviation Fuel (SAF) am Flugverkehr für 2030 sehr gut realisierbar. Für den Bereich von M1 und N1 Fahrzeugen sind die Zielzahlen zum Anteil von brennstoffzellen-basierten und batterieelektrischen Fahrzeugen zumindest unter sehr günstigen Umständen auch erreichbar. Daher ist es sinnvoll, die Tank- und Ladeinfrastruktur zumindest für dieses Niveau auszubauen. Zweifel bestehen allerdings an den ambitionierten Zielen im Nutzfahrzeugsektor, insbesondere im Hinblick auf aktuelle Marktverfügbarkeiten und Ladetechnologien.

Auch die Zielsetzung zur Reduzierung des Pkw-Anteil pro 1000 Einwohner erscheinen angesichts jährlich steigender Pkw-Zulassungszahlen, d.h. eines entgegenlaufenden Trends, deutlich überambitioniert.

Zudem ist zu beachten, dass einige Indikatoren, wie z.B. der angestrebte Anteil von Tempo 30 Zonen als Ausdruck für Verkehrssicherheit, nur sehr begrenzt Aussagen sowohl über ihr unmittelbar verbundenes Ziel (z.B. Verkehrssicherheit) als auch über das übergeordnete Ziel der Klimaschutzwirkung zulassen.

22) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Bevorrechtigung von Radverkehr und ÖPNV

Im Zuge von Maßnahmen zur Optimierung der Ampelschaltungen wird davon gesprochen, ÖPNV und Radverkehr u.a. an Knotenpunkten zu bevorzugen, was an vielen Kreuzungen bereits geschieht. Grundsätzlich ist die Optimierung und Beschleunigung des ÖPNV und des Radverkehrs durch verbesserte Verkehrsführungen und Ampelschaltungen zu begrüßen. Dazu können, entsprechend den lokalen Gegebenheiten, auch Bevorzugen und kürzere Wartezeiten gehören. Jedoch ist zu bedenken, dass eine grundsätzliche Bevorzugen bei der Verkehrsplanung gerade an Knotenpunkten nicht immer sinnvoll ist, wenn man negative Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsfluss in Form von Staubbildung mit

entsprechendem Mehrverbrauch an Kraftstoffen vermeiden will. Schließlich führt fließender Verkehr auch zu einer Senkung des Treibhausgasausstoßes.

23) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Fahrpreisreduzierungen und kostenlosem ÖPNV

Eine weitere umfassende Absenkung der Fahrpreise im ÖPNV (365-Euro-Ticket oder sogar kostenloser ÖPNV) hält die FDP-Fraktion angesichts von hohen Kosten – Einnahmeausfälle bis zu 90 Mio. Euro bei einem kostenfreien ÖPNV – nicht für vertretbar und ungeeignet, um die Klimaziele im Mobilitätssektor zu erreichen. Eine entsprechende Finanzierung scheint angesichts der Haushaltslage in Bremen und Bremerhaven nicht realistisch. Ein 365-Euro-Ticket oder ein komplett kostenloser ÖPNV wirkt sich nach den Erfahrungen in anderen Städten nur bei einem gleichzeitig verbesserten Angebot reduzierend auf den Treibhausgasausstoß aus. Das würde eine deutliche Ausweitung der Kapazitäten und ein anschlussfähiges sowie umfassendes Verkehrskonzept beinhalten, beides aber zeichnet sich in der aktuellen Entwicklung nicht ab.

Zu bedenken ist außerdem, dass es auch zu ungewünschten Verlagerungseffekten ohne wirklichen klimapolitischen Mehrwert kommen kann: Bekannte Auswirkungen sind z.B. Fahrausweiswanderungen innerhalb des Tariffsystems, d. h. das lediglich bereits vorhandene ÖPNV-Kunden statt Einzeltickets nun das günstigere Jahresticket nutzen oder Fußgänger und Radfahrer auf den ÖPNV umsteigen. Somit würde zwar unter hohen Kosten die Auslastung des ÖPNV erhöht, allerdings das gewünschte Ziel einer CO₂-Minderung nicht erreicht.

Grundsätzlich können niedrigere Preise in einem gewissen Maß den Umstieg in den ÖPNV unterstützen. Die Elastizität von ÖPNV-Preisen wird allgemein aber als sehr gering bewertet. Es ist nicht davon auszugehen, dass niedrige Preise automatisch relativ hohe ÖPNV-Anteile im Verkehrsaufkommen zur Folge haben.⁷ Auch ist nicht zwingend ein Umstieg aus dem MIV zu erwarten. Attraktive Tarife wirken lediglich in Ergänzung zum Ausbau des Angebots initial. Daher sind Tarifsenkungen nachrangig zum Angebotsausbau in Betracht zu ziehen. Geld, das für die Kompensation von Einnahmeausfällen genutzt werden müsste, sollte vor dem Hintergrund einer

⁷ Vgl. dazu: SKUMS (2021), Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen (2025) Bericht (ENTWURF) Maßnahmen und Handlungskonzept. Stand 27.3.2021.

<https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/fortschreibung-des-vep-343552>

klimapolitischen Kosten-Nutzen-Kalkulation vorzugsweise in die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots investiert werden.

In Bezug auf den ÖPNV wird immer wieder auf einen sozialen Aspekt verwiesen, nach dem man Gruppen mit keinem oder geringem Einkommen mit einem kostenlosen ÖPNV entlasten könne. Dieses Argument bewegt sich außerhalb der Klimadebatte und ist ein rein verteilungspolitisches Thema. In Bremen gibt es schon jetzt ein Sozialticket und eine Schülerbeförderung. Auch für andere Zielgruppen mit tendenziell keinem oder geringerem Einkommen wie z.B. Studierende, Auszubildende und Jugendliche existieren stark vergünstigte Tickets oder werden demnächst eingeführt, so dass auch hier von komplett kostenlosen Angeboten abgesehen werden kann.

Ein echtes Defizit im aktuellen Tarifsystem besteht allerdings noch hinsichtlich sehr hoher Preise für Gelegenheitsfahrer. Hier könnten entsprechende Angebote (günstigere Tagestickets, Mehrfachkarten) und ein papierticketloser ÖPNV im Sinne eines vereinfachten App-basierten Bezahlsystems mit nachvollziehbarer best price-Funktion Abhilfe schaffen. So könnten auch die Hürden komplexer Tarifstrukturen für den Umstieg in den ÖPNV bei Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzern gesenkt werden.

24) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Umstiegsprämien

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, für PKW-Nutzerinnen und -Nutzer etwa mittels einer aufsuchende Mobilitätsberatung oder Schnupper-Angeboten für Carsharing Anreize zu schaffen, auf den Umweltverbund und neue umweltfreundlichere Mobilitätsformen umzusteigen. Es ist dabei allerdings sehr genau zu prüfen, ob diese Schnupper-Angebote tatsächlich ausreichende Wirkung erzielen können, insbesondere wenn sie in der Umsetzung sehr kostenintensiv sind und zudem Mitnahmeeffekte auftreten. Angesichts der geringen Preiselastizität des ÖPNV und begrenzter Haushaltsmittel hält die FDP-Fraktion es daher nicht für zielführend, kostenintensive Angebote – etwa kostenlose Jahres- oder Monatskarten für Neubürgerinnen und Neubürger oder für Menschen, die ihren Führerschein abgeben – zu schaffen. Gegen kreative Formen von Neukundenwerbung für den ÖPNV, die tatsächlich nachhaltig spürbare Effekte erzielen, ist hingegen nichts einzuwenden.

**25) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zum Abschnitt Umgestaltung des öffentlichen Raums und zu Push-
Maßnahmen**

Festlegungen zur Sanktionierung von Verstößen gegen Umweltzonen oder Fragen der Bepreisung und Nutzung von Parkflächen sollten nach Auffassung der FDP-Fraktion aus anderen als aus klimapolitischen Erwägungen getroffen und beantwortet werden. Der Wegfall von Parkplätzen ist eine Frage des Flächenverbrauchs. Selbstverständlich müssen auch Vorschriften für die Befahrung von Umweltzonen eingehalten und Verstöße ggf. sanktioniert werden, wobei die Sinnhaftigkeit von Umweltzonen nach Auffassung der FDP-Fraktion in Frage steht, wenn die Grenzwerte dauerhaft eingehalten werden. Sollten Push-Maßnahmen notwendig sein, um angebotsorientierte Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich zu unterstützen, müssen diese einen Bezug zum Ziel einer CO₂-Emissionsreduktion haben. Eine sachfremde Instrumentalisierung dieser Themen für den Klimaschutz schadet dem Anliegen selbst und ist letztlich kontraproduktiv.

Es ist aus Gründen eines sparsamen Flächenverbrauchs richtig, die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Parkplätze dort zu bepreisen, wo er knapp ist. Ebenso ist ein stadtweites Parkraumkonzept sinnvoll, um Parkplatzbedarfe und Wechselwirkungen zwischen den Quartieren abschätzen zu können. Darin sollte auch die Nutzung durch standortgebundene und free-floating Modelle des Carsharings Berücksichtigung finden. Ein darauf beruhendes Parkraummanagement muss an die lokalen Gegebenheiten angepasst sein und kann nur dann dazu dienen, bei Nutzungskonflikten zwischen Gästen, Handwerksbetrieben, Zulieferdiensten und Anwohnern Lösungen zu entwickeln. Stadtteile ohne die angesprochenen Nutzungskonflikte benötigen hingegen kein gebührenpflichtiges und personalintensives Parkraummanagement.

**26) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zum Bewohnerparken**

Die Ausweisung von Anwohnerparkfläche ist für die Gebiete sinnvoll, in denen hoher Parkdruck herrscht und gleichzeitig eine Konkurrenz zwischen auswärtigen Gästen und Anwohnern bei der Parkplatzsuche besteht. Durch eine lokal abgestimmte Trennung von Bewohnerparkbereichen einerseits und andererseits allgemeinen Parkplatzangeboten, auf denen kostenpflichtig geparkt werden kann, lassen sich beschriebene Nutzungskonflikte reduzieren. Eine Ausweitung des Bewohnerparkens auf das gesamte Stadtgebiet ist allerdings nicht sinnvoll, da es auch weite Bereiche ohne entsprechenden Parkdruck gibt.

Bearbeitungs- und Nutzungsgebühren für den in Anspruch genommenen Raum sind richtig. Allerdings erscheint es widersinnig, flächendeckend eine erhöhte Parkgebühr erheben zu wollen und gleichzeitig ein ganzes System von sozialen Ausgleichsmechanismen vorzusehen, die das Erhebungssystem erheblich verkomplizieren. Sinnvoller wären hingegen grundsätzlich moderate Preise und für die üblichen Ausnahmen (z.B. Pflegedienste, Handwerksbetriebe) entsprechend unbürokratische Antragsverfahren zu etablieren. Das eigentliche Problem stellen für Anwohner nicht die Parkgebühren dar, sondern der Mangel an ausreichend Parkraum für Menschen, die auf ihr Auto und seine schnelle Verfügbarkeit in Wohnortnähe angewiesen sind und sich keinen eigenen Stellplatz leisten können. Auch hier ist darauf hinzuweisen, dass diese Push-Maßnahme keine direkte Wirkung auf die Senkung der CO₂-Emissionen hat.

**27) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zum Kapitel „Verkehr finanziert Verkehr“**

Grundsätzlich ist es zwar sinnvoll, zur Finanzierung einer Verkehrswende auch die Gebühren und Abgaben aus dem Verkehrssektor zu nutzen, jedoch hält es die FDP-Fraktion nicht für zweckhaft, dafür etwa die Grundsteuer, die alle Bürger gleichermaßen beträfe, zu erhöhen oder gar zusätzliche Gebühren einzuführen, die wiederum mit einer eigenen Verwaltung hinterlegt werden müssten. Insofern lehnt sie die diskutierten Vorschläge für eine sozial gestaffelte Zwangsabgabe für alle Bürger (Bürgerticket) oder für alle Kraftfahrzeughalter (Nahverkehrsabgabe) zur Finanzierung des ÖPNV ab. Stattdessen hält die FDP am bewährten Prinzip fest, beim ÖPNV weiterhin auf einen Zweiklang aus Nutzerfinanzierung (mit entsprechenden Rabatten für bestimmte Gruppen) und staatlichen bzw. städtischen Zuschüssen zu Investitionen und zum Verlustausgleich zu setzen.

Ebenfalls hat es Überlegungen gegeben, eine City-Maut oder eine allgemeine PKW-Maut einzuführen, um daraus andere Verkehrswendeprojekte zu finanzieren. Eine City-Maut ist in Ballungsräumen anderer Staaten eine Alternative zu Einfahrtverboten und hat das Ziel, die Luftqualität zu verbessern, ist aber nicht im eigentlichen Sinne eine Klimaschutzmaßnahme. Angesichts der Bremer Luftqualität gäbe es für ein solches Modell keine nachvollziehbare Begründung. Für eine PKW-Maut fehlen die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene, Einnahmen würden an den Bund, nicht ans Land Bremen fließen. Allerdings könnten Mehreinnahmen durch entsprechende Abgaben dazu führen, dass an anderer Stelle mehr Bundesmittel für den Infrastrukturausbau bereitstehen. In diesem Sinne wäre die geplante Ausweitung der LKW-Maut auf den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 t eine Chance auf mehr

Bundesmittel für den Infrastrukturausbau auch in Bremen. Lokal erhobene, flächendeckende PKW-Straßenbenutzungsgebühren hingegen verbieten sich als Finanzierungsinstrument, da sie abgesehen von der fehlenden Kompetenz des Landes einen erheblichen Erhebungsaufwand und damit verbundene Datenschutzrisiken beinhalten. Der tatsächliche Beitrag zu einer Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen ist vor diesem Hintergrund eher gering.

Beim Ausbau des ÖPNV und der Digitalisierung des Verkehrssektors sollte Bremen deshalb weniger auf die Erfindung neuer eigener Abgaben und Gebühren inklusive entsprechender Verwaltungen zu deren Abwicklung setzen. Das Land sollte eher versuchen, private Investoren (z.B. für die Ladeinfrastruktur, die digitale Infrastruktur oder neue Mobilitätsangebote) für innovative Projekte zu gewinnen, auf das umfassende freiwillige Engagement der Bremer Unternehmen (betriebliches Mobilitätsmanagement, Angebote von Jobtickets an die Mitarbeiter) zu setzen und Fördermittel des Bundes für Infrastrukturmaßnahmen einzuwerben.

28) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Gründung einer „Bremer Energiegesellschaft“

Die FDP-Fraktion hält die Errichtung weiterer Gremien in Form einer neuen, landeseigenen Gesellschaft für den Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht für sinnvoll, da eine koordinierende und ggf. fördernde Funktion für städtische und privatwirtschaftliche Initiativen durch die bestehende Verkehrsbehörde übernommen werden kann. Am Markt selbst gibt es ausreichend Akteure, die den Ausbau umsetzen können.

29) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Zufahrtsbeschränkungen in der Innenstadt und Zero-Emission-Zones

Im Zuge der Enquete wurde ebenfalls darüber diskutiert, ob als zusätzliche Push-Maßnahme Fahrverbote für PKW und Nutzfahrzeuge mit bestimmten Antriebsarten erlassen werden sollten, indem Umweltzonen ausgeweitet oder sogenannte Null-Emissions-Zonen (Zero-Emission-Zones) eingerichtet werden. Bisher können entsprechende Fahrverbote nur unter sehr engen Auflagen aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes eingerichtet werden, um die Luftqualität bezüglich bestimmter Luftschadstoffe lokal zu verbessern. Angesichts der Luftqualität in Bremen wäre eine Ausweitung der bestehenden Umweltzonen nicht begründbar. Zudem unterliegen Fahrverbotszonen sehr viel höheren Anforderungen als streckenbezogene

Einschränkungen. Eine Ausweitung entsprechender Verbote auf andere Stoffe wie etwa CO₂ ist durch geltendes Landesrecht derzeit nicht möglich.⁸

Rechtliche Änderungen und eine komplette Überarbeitung der entsprechenden Gesetzgebung auf Bundesebene sind zwar theoretisch nicht ausgeschlossen, praktisch aber unwahrscheinlich. Die Systematik des Bundesimmissionsschutzgesetzes müsste komplett verändert werden. Die Schädlichkeit von CO₂-Emissionen beruht im Gegensatz zu den bisher im BImSchG aufgeführten Luftschadstoffen gerade nicht auf einer umwelt- und gesundheitsschädlichen Wirkung vor Ort, sondern in ihrer globalen Auswirkung auf das Klima. Es wäre daher schwer zu begründen, warum lokal, etwa in Innenstädten, ein Verbot von CO₂-Emissionen durch den Straßenverkehr erforderlich ist, nicht aber an anderer Stelle. Angesichts der technischen Entwicklungen gerade im Bereich der Fahrzeugklassen M1 und N1 erscheinen andere Mittel sehr viel geeigneter, die CO₂-Emissionen zu senken.

30) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Ausweitung des LKW-Mautsystems

Eine Erweiterung der LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5t auf Autobahnen und Bundesstraßen ist auf Bundesebene in Planung, nicht hingegen eine Ausweitung auf Landes- und Kommunalstraßen. Sie wäre derzeit rechtlich nicht möglich und die Überwachung einer solchen Maut auf dem gesamten Bremer Straßennetz würde außerdem einen so erheblichen organisatorischen und technischen Aufwand bedingen, den das Land Bremen vermutlich auch nicht selbst leisten könnte.

31) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zu Reduktionszielen für Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum

Bei einer Umgestaltung des öffentlichen Raums für mehr Grünflächen, z.B. als Klimaanpassungsmaßnahme, für die Nutzung durch andere Verkehrsträger (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr), für die Ausweitung der Ladeinfrastruktur oder andere Nutzungen kann es notwendig sein, dass bestehende Parkraumflächen wegfallen. Solche Maßnahmen, die eher die Senkung des Flächenverbrauchs als die Senkung

⁸ Für einen Überblick über die Rechtslage vgl. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages (2021), Zur rechtlichen Möglichkeit der Einrichtung von sogenannten Nullemissionszonen im Straßenverkehr.
<https://www.bundestag.de/resource/blob/831884/a8f327a16757bf4113a3826db2c2e7e3/WD-8-027-21-pdf-data.pdf>

von CO₂-Emissionen adressieren, müssen, gerade weil sie ein hohes Konfliktpotential beinhalten, sorgfältig vorbereitet und über gezielte Kommunikation mit den Betroffenen und unter enger Beteiligung der Beiräte erarbeitet werden. Im Idealfall kann etwa durch zentrale, auf moderne Antriebsformen angepasste Quartiersgaragen ein Alternativangebot geschaffen werden, um den Parkdruck für die Anwohner nicht weiter ansteigen zu lassen.

In bestimmten Fällen wird es jedoch auch dazu kommen, dass mangels Alternativen bei einer Umgestaltung des öffentlichen Raums Parkplatzflächen ganz wegfallen. Über diese Konfliktfälle muss jedoch situationsgebunden anhand der lokalen Verhältnisse entschieden werden. Pauschal eine jährliche Quote an Parkplätzen im öffentlichen Raum wegfallen zu lassen und damit allein das Ziel zu verfolgen, den MIV unattraktiver zu machen, wie es hier vorgeschlagen wird, hält die FDP-Fraktion für keinen sinnvollen Weg gesellschaftliche Debatten friedlich zu lösen. Das Problem mit zugeparkten engen Straßen insbesondere in den Wohnquartieren und erhöhtem Parkplatzsuchverkehr mit entsprechend zusätzlichen Emissionen würde verstärkt, ohne dass dadurch eine CO₂-Einsparung erzielt würde. Die Maßnahme ist also im Sinne des Klimaziels unwirksam.

32) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Ausgestaltung des Jobtickets

Eine Ausweitung der Nutzung des Jobtickets ist begrüßenswert. Fraglich ist hingegen, ob eine Verpflichtung von Unternehmen mit über 50 Mitarbeitern, diesen ein Jobticket zur Verfügung stellen zu müssen, rechtlich möglich und notwendig ist. Das Jobticket ist in der Praxis für Arbeitgeber bereits jetzt ein beliebtes Mittel zur Mitarbeiterbindung. Die Schwierigkeit und ein Ansatzpunkt für Verbesserungen liegt eher darin, dass das Jobticket eine Art Großkundenrabatt der ÖPNV-Betriebe gegenüber Unternehmen darstellt und daher kleine Betriebe mit unter 20 Nutzern derzeit von der Nutzung ausgeschlossen sind.

Sondervoten Kapitel 7 „Klimabildung und Wissenschaft“⁹

33) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Entscheidung über „richtige“ Verhaltensweisen

Da klimapolitische Maßnahmen in der Gesellschaft unterschiedlichen Einschätzungen unterliegen, kann es auch in der Klimabildung umstritten sein, was als *richtige* Verhaltensweise angesehen und vermittelt wird. Ziel von BNE und der in ihr fest verankerten Klimabildung ist es, die Menschen zu befähigen, nachhaltig zu denken und zu handeln, so dass sie selbstverantwortet Entscheidungen treffen können, um eine faire, ökologisch verträgliche Zukunft für alle aktiv mitzugestalten. Auf dem Weg dorthin werden insbesondere an weiterführenden Schulen neben Faktenwissen und naturwissenschaftlich-technischen Inhalten bewusst auch normative Fragen aufgegriffen. Beispielsweise können Interessenkonflikte bei Nachhaltigkeitszielen diskutiert oder bei der Analyse offensichtlicher Fakten unterschiedliche Einschätzungen über zu treffende Schlussfolgerungen vorgenommen werden. In der Didaktik hat sich für die Behandlung solcher Themen im Unterricht der sogenannte Beutelsbacher Konsens als Standard etabliert, der nach Ansicht der FDP-Fraktion analog zum „globalen Lernen“ und BNE und auch in der künftigen Klimabildung in Bremen Richtschnur sein sollte.

Dabei geht es uns analog dem Beutelsbacher Konsens nicht darum, dass Unterricht durch die Lehrenden neutral gestaltet sein soll oder diese sich selbst neutral verhalten. Vielmehr sollen kontroverse Inhalte im Geiste des Überwältigungsverbot des Beutelsbacher Konsenses vermittelt werden. D.h. Schülerinnen und Schülern bleibt es letztendlich selbst vorbehalten, sich aufgrund ihrer im Zuge von BNE erfolgten (politischen) Urteilsbildung zum (politischen) Engagement oder zu einem bestimmten Konsumverhalten zu entscheiden oder davon Abstand zu nehmen.¹⁰ Diese

⁹ Zum Qualifizierungsgeld vgl. Sondervotum Nr. 13.

¹⁰ Vgl. dazu: KMK (2016), Orientierungsrahmen für den Lernbereich Globale Entwicklung im Rahmen einer Bildung für nachhaltige Entwicklung; Zusammengefasst und bearbeitet von Dieter Appelt und Hannes Siege, 2. Aktualisierte und erweiterte Auflage, 2016, S. 215.

https://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/2015/2015_06_00-Orientierungsrahmen-Globale-Entwicklung.pdf

KMK (2018), Demokratie als Ziel, Gegenstand und Praxis historisch-politischer Bildung und Erziehung in der Schule (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 06.03.2009 i. d. F. vom 11.10.2018), S. 9.

https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/pdf/PresseUndAktuelles/2018/Beschluss_Demokratieerziehung.pdf

anspruchsvollen Ziele von BNE und Klimabildung setzen eine adäquate Ausbildung des Lehrpersonals voraus.

34) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Prioritätensetzung in der frühkindlichen und schulischen Bildung

Ohne Zweifel ist der Schutz unserer Lebensgrundlagen eine der wichtigsten Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft. Auch die nächsten Generationen haben einen Anspruch auf eine lebenswerte Umwelt. Gerade deshalb müssen sich die Themen des Umwelt- und Naturschutzes, der Klimaneutralität und einer nachhaltigen Lebensweise auch in den Bildungsbausteinen unseres Landes wiederfinden.

Angesichts der derzeitigen Schwierigkeiten des Bremer Bildungssystems und der hohen Ausbau- und Sanierungsbedarfe im Kita- und Schulbereich an öffentlichen Bildungseinrichtungen sind die schon jetzt anstehenden Herausforderungen enorm. Priorität wird daher immer eine gute Grundlagenbildung haben müssen. Denn sie senkt die in Bremen leider sehr hohen Ausgaben für nachsorgende Hilfs- und Weiterqualifizierungsmaßnahmen für Jugendliche, die noch nicht reif genug sind, sich den Ansprüchen einer weiteren Qualifikation und eines selbständig-unabhängigen Lebens zu stellen. Zudem dient sie auch präventiv mittel- und langfristig der Abmilderung des Fachkräftemangels.

Die richtigen und begrüßenswerten Bemühungen für mehr Klimabildung im Bereich von frühkindlicher und schulischer Bildung dürfen deshalb nicht in Konkurrenz zum Ziel geraten, die Bildungs- und damit Lebenschancen von Bremer Kindern und Jugendlichen insgesamt zu verbessern. Vielmehr müssen sie ergänzen. Die Herausforderung ist umso größer, als dass es wahrscheinlich angesichts der Haushaltslage in Bremen erforderlich sein wird, diese konsumtiven Ausgaben aus den laufenden Haushalten zu finanzieren. Gerade deshalb ist es im Sinne des integrierten Ansatzes von BNE wichtig, Inhalte nicht als zusätzliche Lernpakete in Schulen und Kitas zu organisieren, sondern in den bestehenden Kanon zu integrieren, um den Kindern und Jugendlichen im Land eine so gute Grundlagenbildung zu ermöglichen, dass sie selbständig und aktiv Fragen des Klimaschutzes beantworten und ein entsprechendes Verhalten entwickeln können.

35) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Ausbildungsfonds und Ausbildungsumlage

Für die FDP-Fraktion ist die Stärkung des Handwerks und eine Steigerung der Zahl erfolgreicher Absolventen im Zuge einer handwerklichen Ausbildung ein Schlüssel, um die ambitionierten Klimaziele erreichen zu können. Die in der Studie von Prognos (2021) erwähnte Nutzung eines Ausbildungsfonds wird jedoch nicht als zielführend angesehen, da sie bei einem geplanten Umlageverfahren eine zusätzliche Belastung für Betriebe darstellt, die zum Teil schon heute keine Auszubildenden finden. Sie ist wahrscheinlich auch deshalb nicht zielführend, da der Fachkräftemangel in Bremen nicht an einem Mangel an Ausbildungsplätzen liegt, welche über eine solche Abgabe finanziert werden sollen. So widerspricht etwa die Handwerkskammer den Befunden der Studie und verweist u.a. darauf, dass die Betriebe gerade in den klimaschutzrelevanten Handwerksberufen beklagen würden, zur Verfügung gestellte Ausbildungsplätze nicht mit geeigneten Bewerbern besetzen zu können.¹¹ Eine solche Maßnahme ist zudem nicht geeignet, da sie sich nicht spezifisch auf das Themenfeld Klimaschutz und klimaschutzrelevante Berufe bezieht, sondern den Ausbildungssektor in Bremen und Deutschland insgesamt grundlegend verändert. Angesichts der jahrzehntelangen Kontroversen und Auseinandersetzungen um entsprechende Maßnahmen ist es nicht zielführend, diese Grundsatzfragen am Rande der Klimaenquete abschließend regeln zu wollen.

36) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Transitionsgesellschaften

Die FDP-Fraktion hält die stetige berufliche Weiterqualifikation gerade angesichts gesellschaftlicher und technologischer Entwicklungen wie etwa der Digitalisierung für sehr wichtig. Die Gründung von Transitionsgesellschaften nach österreichischem Vorbild ist dafür in Deutschland jedoch nicht erforderlich. Es gibt bereits jetzt zahlreiche Angebote, wie Menschen in sich verändernden Berufsfeldern fortgebildet werden können, sei es rein privat finanziert (und steuerlich gefördert), über Bildungsgutscheine der Arbeitsagentur oder über den Arbeitgeber selbst. Zudem ist im Zuge der BAföG-Reform geplant, auch die Berufsqualifizierung von Berufstätigen stärker zu fördern.

¹¹ Vgl. zur Kritik an der Prognos-Studie der Arbeitnehmerkammer und dem Problem fehlender Eingangsqualifikation: Handwerkskammer Bremen (2021), Stellungnahme der Handwerkskammer Bremen zur Studie der Arbeitnehmerkammer Bremen über den Fachkräftebedarf für die ökologische Transformation. 15.9.2021.

Somit ist eine Etablierung neuer lokaler Strukturen mit entsprechendem Personal- und Verwaltungsaufwand unnötig.

**37) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zur „Ausbildungsgarantie“**

Nicht nur im Hinblick auf die soziale Verantwortung der Gesellschaft, auch angesichts des Fachkräftemangels ist es notwendig, dass sich für jeden jungen Menschen entsprechende Chancen für Ausbildung und spätere Erwerbsarbeit ergeben. Dafür müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Umso wichtiger ist es, für eine ausreichende Qualifizierung im Rahmen der Schulbildung Sorge zu tragen. Eine Ausbildungsgarantie, welche dafür sorgt, dass junge Menschen, die keinen Schulabschluss haben, sich weiterqualifizieren können, ist eine wertvolle Ergänzung. Es sollte jedoch bedacht werden, dass diese Angebote zunächst für das Thema Fachkräfte in klimarelevanten Berufen keine unmittelbare Wirkung haben, sondern vor allem die Voraussetzungen und Fähigkeiten für eine spätere Ausbildung in diesem oder anderen Gebieten sicherstellen.

Eine solche Ausbildungsgarantie kann und darf aus Sicht der FDP-Fraktion nicht als ein Anspruch auf eine bestimmte Ausbildung oder gar einen noch offenen Ausbildungsplatz bei einem bestimmten Betrieb verstanden und ausgestaltet werden. Grundlage, auch des Ausbildungsmarktes, muss der Arbeitsmarkt und der Bedarf an Fachkräften in den Unternehmen bleiben. Auch muss es die autonome Entscheidung des Unternehmens sein, wen es einstellt.

**38) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zur Tarifbindung**

Eine Tarifbindung ist insofern zu begrüßen, dass attraktive Löhne und entsprechende Tarifverträge dazu beitragen können, dringend benötigte Fachkräfte im Unternehmen zu halten. Angesichts sehr unterschiedlicher Auffassungen über die Ausgestaltung einer entsprechenden Tarifpolitik weist Dr. Dr. Magnus Buhler darauf hin, dass die FDP-Fraktion dabei auf Tarifautonomie setzt, d.h. eine freie Aushandlung zwischen den Tarif- und Sozialpartnern und Flexibilität bei Arbeitsverträgen gewährleistet sein muss, um auf die immer heterogeneren Wünsche und Bedürfnisse von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern eingehen zu können. Zudem verweist die FDP-Fraktion darauf, dass auch Haustarife sinnvolle Lösungen für einzelne Unternehmen darstellen können. Grundsätzlich bleibt die Fraktion bei ihrer kritischen Haltung zur Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen.

Sondervoten des Kapitel 8 „Konsum und Ernährung“

39) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Indikatoren zur Ökologische Landwirtschaft

Die FDP-Fraktion hält es aus rein systematischen Gründen nicht für sinnvoll, an dieser Stelle Indikatoren für den Anteil von Biolebensmitteln in der Gemeinschaftsverpflegung bzw. am privaten Konsum oder die Anteile von ökologisch bewirtschafteten Flächen zu erheben, da es aktuell keine definierte Korrelation zwischen diesen Regelungen und der Erreichung der Klimaziele gibt.

Ökologische Landwirtschaft wirkt unzweifelhaft positiv auf Naturschutz und Biodiversität. Jedoch wirkt sich ökologische Landwirtschaft nicht automatisch positiv auf die Klimabilanz aus. Es gibt derzeit sowohl positive Effekte (u.a. geringere Emissionen durch weniger Düngemiteleinsatz) als auch negative Effekte (u.a. größerer klimatischer Fußabdruck durch erhöhten Flächenbedarf aufgrund geringerer Erträge). Die Indikatoren für das Monitoring der ökologischen Landwirtschaft sind für anderer Bereiche der Umweltpolitik, insbesondere den Erhalt der Biodiversität und des Naturschutzes, sehr wertvoll, zugleich aber für Fragen des Klimaschutzes nicht aussagekräftig. Insoweit ist der Hinweis, dass diese Indikatoren in Bezug auf die Erreichung der Klimaziele nicht sinnvoll sind, auch keine Kritik an der ökologischen Landwirtschaft selbst.

40) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zum Suffizienzbegriff und zu Strategien für weniger und anderes Konsumieren

Eine nachhaltige Klimaschutzstrategie wird sich auf verschiedene Nachhaltigkeitsstrategien konzentrieren müssen, um Erfolge innerhalb des noch zur Verfügung stehenden Zeitraums zu generieren. Somit muss auf alle drei Strategien (Effizienz-, Konsistenz- und Suffizienzstrategie) zurückgegriffen werden.

Im Hinblick auf Suffizienzstrategien ist kritisch anzumerken, dass Suffizienz im Sinne einer intrinsisch oder extrinsisch motivierten Mäßigung des Konsums in Industrieländern, die ein gewisses Wohlstandsniveau erreicht haben, zu einem gewissen Maße ohne große Wohlstandsverluste möglich wäre. Jedoch ist eine solche ideale Lebenshaltung, die auf Verzicht beruht, erfahrungsgemäß sehr schwer in der

Breite der Bevölkerung zu verankern.¹² Zudem entspricht diese Strategie nicht immer unserer Vorstellung eines nachhaltigen Wachstums.

Bei der Kommunikation künftiger Klimaschutzmaßnahmen ist es dennoch sinnvoll, einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen und damit auch eine gewisse Notwendigkeit zum Verzicht auf übermäßigen Ressourcenverbrauch anzumahnen. In diesem Sinne sind CO₂-Emissionen mit einem klaren und kontinuierlich steigenden Preis zu versehen, um entsprechend sparsames Konsumverhalten extrinsisch anzuregen. Darüber hält es die FDP-Fraktion jedoch für zielführender, sich ansonsten offensiv zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum und den daraus erwachsenen Chancen zu bekennen. In diesem Sinne nachhaltiges Wachstum muss klimaneutrales Wachstum sein.

41) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Konsumentenverantwortung

Es ist richtig, dass Konsumententscheidungen in komplexe Versorgungssysteme eingebunden sind und Verbraucher aufgrund nicht vollständig vorhandener Informationen nicht immer dem Idealbild eines mündigen Verbrauchers entsprechen. Eine alleinige Verantwortung der Verbraucher für Konsumententscheidungen kann es deshalb in vielen Fällen nicht geben. Entsprechend gibt es zahlreiche Rechte, die Verbraucher schützen. Genauso wenig kann dieser nicht ideale Zustand jedoch argumentativ dazu dienen, die Verbraucher aus ihrer Verantwortung zu entlassen und zunehmend über Verbote und Gebote Konsumententscheidungen staatlicherseits advokatorisch vorwegzunehmen und die Konsumenten damit faktisch zu entmündigen. Die FDP-Fraktion hält deshalb weiterhin am mündigen Verbraucher als Zielvorstellung gesellschaftlichen Handelns fest. Damit verbunden ist die Notwendigkeit, ausreichend ausgestattete Verbraucherzentralen und kontinuierliche Verbraucherbildung z.B. im Zuge der schulischen Bildung dauerhaft sicherzustellen.

42) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Feststellung, dass Ernährung ein privathoheitlicher Bereich ist

Der Enquete-Bericht hält fest, dass es eine Herausforderung darstelle, dass Ernährung heutzutage immer noch als privathoheitlicher Bereich aufgefasst würde, in den sich der Staat nicht einmischen dürfe. Dazu stellt die FDP-Fraktion fest, dass sie ganz und gar nicht den daraus resultierenden Umkehrschluss teilt, dass die Ernährung aus der

¹² Vgl. zur Umsetzbarkeit von Suffizienzstrategien in der Geschichte u.a. Joseph Huber (2011), Allgemeine Umweltsoziologie, 2. Auflage. VS, Wiesbaden 2011.

privaten Entscheidungshoheit herausgeholt und staatlich reglementiert werden müsse. Entscheidungen zur eigenen Ernährung sind privat und müssen dies auch in Zukunft bleiben. Umso mehr gilt es, dass Verbraucherinnen und Verbraucher bei Konsumententscheidungen durch Informationen, Verbraucherrechte und Verbraucherbildung unterstützt werden müssen.

Ein Beispiel für einen Bereich, der eigenverantwortlich im Zuge von Angebot und Nachfrage geregelt werden kann, ist etwa die Frage von fleischlosen Essensständen auf öffentlichen Veranstaltungen. Während vegane und vegetarische Angebote früher auf öffentlichen Veranstaltungen selten waren, wächst ihre Zahl aufgrund verstärkter Nachfrage im Zuge gewandelter Essgewohnheiten. Zwar wäre es wünschenswert, wenn ein noch breiteres Angebot vorhanden wäre. Hier jedoch mit entsprechenden Vorgaben zu arbeiten, die Nachweispflichten und Kontrollen erfordern, wäre in der praktischen Umsetzung unrealistisch und unnötig bürokratisch. Auch ist es für Stände mit Angeboten veganer und vegetarischer Speisen auf der einen, sowie Speisen mit tierischen Lebensmitteln auf der anderen Seite nicht immer realisierbar, die nötige und von den Verbraucherinnen und Verbrauchern gewünschte Trennung der Speisen zu realisieren. Gerade deshalb ist es sinnvoller, wenn das Angebot durch steigende Nachfrage schrittweise gesteigert wird.

43) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu Sharing-Initiativen und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und zu einem reduzierten Gewerbesteuerertrag für Reparaturdienstleistungen

Sharing-Modelle können dazu beitragen, auf überflüssige Anschaffungen ansonsten wenig genutzter Geräte zu verzichten und so Ressourcen zu sparen. Dasselbe gilt für die Nutzung von Second-Hand-Produkten oder Möglichkeiten, Produkte zu reparieren. Insofern ist es in einem gewissen Umfang sinnvoll, auch durch städtische Mittel und Plattformen für eine bessere Bekanntheit solcher Angebote zu sorgen oder deren Start zu unterstützen. Die FDP-Fraktion hält es jedoch angesichts begrenzter Mittel nicht für sinnvoll, dauerhaft entsprechende nicht-kommerzielle Initiativen zu subventionieren. Grundsätzlich sollte sich auch eine Kreislaufwirtschaft selbst tragen können. Es gibt zahlreiche Unternehmen, die ihr Geschäftsmodell auf Second-Hand-Handel, Reparaturen und Verleihservices aufbauen und damit entscheidend zur Nachhaltigkeit beitragen, ohne dabei aus öffentlicher Hand gefördert werden zu müssen. Zudem müssen auch nichtkommerzielle Angebote nicht automatisch durch eine staatliche Struktur organisiert werden. Das zeigt der Erfolg von Online-Nachbarschaftsplattformen oder digitalen Flohmärkten.

Ein reduzierter Gewerbesteuerertrag für Reparaturdienstleistungen wäre zwar eine Wertschätzung für entsprechende Betriebe. Jedoch stellt sich die Frage der Notwendigkeit. Zudem würde es das Steuerrecht erheblich verkomplizieren, insbesondere für Unternehmen, die nicht ausschließlich Reparaturen anbieten.

44) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zum Mehrweggebot bei Veranstaltungen im öffentlichen Raum

Die Nutzung von Mehrwegverpackungen für Speisen und Getränke bei öffentlichen Veranstaltungen ist grundsätzlich begrüßenswert. Dementsprechend wären standardisierte Mehrwegsysteme sinnvoll, gerade um den Organisationsaufwand für kleinere Anbieter zu senken. Jedoch ist zu beachten, dass ein absolutes Mehrweggebot nicht zielführend ist und eine Entscheidung für ein Mehrweggebot für eine Veranstaltung immer situationsabhängig erfolgen sollte. Die praktische Umsetzbarkeit darf dabei nicht aus dem Blick geraten. So hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass ein Mehrweggebot auch mit den entsprechenden Hygienebedürfnissen gerade in Pandemiefällen abgewogen werden muss.

45) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zu einem differenzierten Mehrwertsteuersatz für pflanzliche und tierische Produkte

Ein Einpreisen externer Umweltkosten der Lebensmittelproduktion, z.B. über den Emissionshandel, könnte einen Weg sein, den ökologischen Fußabdruck des Lebensmittelkonsums transparenter zu machen. Es bietet zudem die Chance für Landwirte, dass ihr Beitrag zum Klimaschutz, z.B. durch Weidehaltung, besser honoriert wird. Angesichts globaler Wertschöpfungs- und Produktionsketten und einem internationalen Wettbewerb wird dies jedoch schwer auf nationaler Ebene möglich sein, sondern müsste EU-weit und mit entsprechendem Grenzausgleich des Wirtschaftsraums (Border-Adjustment) erfolgen.

Die Forderung, stattdessen auf nationaler Ebene bestimmte Produkte wie Fleisch einem erhöhten Mehrwertsteuersatz zu unterziehen und pflanzliche Produkte gleichzeitig einem niedrigeren Mehrwertsteuersatz, ist aus einer tierethischen Perspektive nachvollziehbar, greift jedoch aus klimapolitischer Sicht zu kurz. Die Klimabilanz von pflanzlichen und tierischen Produkten ist durchaus unterschiedlich und hängt dazu noch von der Produktionsweise ab. Wenn beispielsweise das Abfallprodukt Sojaschrot als Futtermittel genutzt wird, ist es nicht notwendigerweise klimaschädlich, wohl aber wenn für den Sojaanbau Regenwald abgeholzt wurde. Reis hat wiederum aufgrund von Lachgasemissionen eine erheblich schädlichere Wirkung

als Hafer. Auch bei der Fleischproduktion gibt es unterschiedliche Klimawirkungen, je nach Haltungsform, Futtermittelherkunft und Tierart. Diese verschiedenen Wirkungen in einem Steuersatz abzubilden, um eine entsprechend klimapolitische Steuerungswirkung zu erzielen, wäre zu komplex. Zudem gibt es neben erhöhten Bürokratiekosten weitere Schwierigkeiten bzgl. notwendiger sozial- und agrarpolitischer Ausgleichsmechanismen und anderen ungewollten Nebeneffekten.

**46) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion)
zur Bewerbung von Tierprodukten**

Die FDP-Fraktion hält das Ziel, „sprachliche und bildliche Beschönigungen“ auf Verpackungen und in der Bewerbung von Tierprodukten durch politische Maßnahmen einzudämmen nicht für zielführend. Es ist gerade die Aufgabe von Werbung, auf die Vorteile bestimmter Produkte hinzuweisen. Das bestehende Werberecht verbietet schon jetzt irreführende Werbung. Eine darüberhinausgehende Beschränkung von Werbung ist in einer freiheitlichen Gesellschaft weder praktikabel noch wünschenswert. Hier ist die Eigenverantwortung des Konsumenten gefragt, der gestützt auf entsprechende Aufklärung z.B. durch Verbraucherschutzorganisationen und Verbraucherbildung eine verantwortliche Entscheidung zu treffen hat. Zwar gibt es bereits jetzt Werbeverbote für bestimmte und offensichtlich gesundheitsschädliche Produkte wie etwa Tabakwaren. Fleisch und tierische Produkte sind jedoch nicht per se in gleicher Weise schädlich. Eine weitergehende Werbebeschränkung für Fleischprodukte mit der Begründung des Klimaschutzes lehnt die FDP-Fraktion deshalb ab.

Sondervoten Kapitel 9 „Finanzen und Controlling“¹³

47) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu öffentlichen Investitionsgesellschaften

Die FDP-Fraktion hält die Errichtung weiterer öffentlicher Gesellschaften zur Durchführung und Finanzierung von Investitionsmaßnahmen aktuell nicht für zielführend, da sie zur versteckten Verschuldung beitragen und dem Gebot der Transparenz öffentlicher Haushalte widersprechen. Zudem ergeben sich weitere Folgeprobleme wie die Notwendigkeit eines umfassenden Controllings. Vielmehr sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, jenseits von Krediten aus öffentlicher Hand privates Kapital für Investitionen zu mobilisieren.

48) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Schuldenbremse

Eine Schuldenbremse verhindert wirksam eine Überschuldung, welche künftige Generationen in ihrer Handlungsfreiheit einschränkt. Sie ist ein Instrument nachhaltiger Finanzpolitik und bewahrt finanzielle Handlungsspielräume für etwaige zukünftige Krisen. Die FDP-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft hält daher grundsätzlich an der Bundes- und Landesschuldenbremse fest. Eine Schuldenbremse schränkt die Aufnahme von Schulden in der Gegenwart zwar ein, ermöglicht aber weiter – in einem engen Rahmen – die Aufnahme von Schulden für wichtige Zukunftsinvestitionen. Grundsätzlich ist laut dem Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auch jetzt schon ein entsprechender Spielraum vorhanden, ohne dass eine Aufweichung der Schuldenbremse notwendig wird.¹⁴ Welches Potential hier in Bremen gegeben ist, kann vielleicht nach Vorliegen des von der Enquetekommission beauftragten Finanzgutachtens im Jahr 2022 beurteilt werden. Zudem bestehen weitere finanzielle Spielräume, wenn bestehende Ausgaben und freiwillig übernommene Aufgaben einer umfassenden Aufgabenkritik unterzogen werden. Es kommt darauf an, freiwillige staatliche Ausgaben sowie Aufgaben mit geringerer Priorität als Klimaschutz an anderer Stelle zurückzufahren, um entsprechend ausreichend Mittel für zentrale Investitionen zur Verfügung zu stellen. So sollten beispielsweise die konsumtiven

¹³ Zu Finanzierungsinstrumenten im Verkehrssektor vgl. Sondervotum Nr. 23 und Nr. 27; zur Ausbildungs- und Weiterbildungsabgabe vgl. Sondervotum Nr. 13 und 35.

¹⁴ Vgl. dazu Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2020), Öffentliche Investitionen: Die Schuldenbremse ist nicht das Problem (=Arbeitspapier 01/2020).

https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/Arbeitspapiere/Arbeitspapier_01_2020.pdf

Ausgaben, welche aus den geplanten Maßnahmen im Bereich Bildung und Ernährung sowie Konsum entstehen, nicht durch zusätzliche Haushaltsmittel, sondern aus den Haushalten selbst finanziert werden. Gerade im Bildungsbereich ist die Umsetzung neuer Lerninhalte wie BNE im Rahmen der regulären Weiterentwicklung der Inhalte möglich.

Für die Erreichung der Bremischen Klimaziele werden Bremen und Bremerhaven für Investitionen entscheidend auf die Unterstützung des Bundes und der EU sowie auf die Mobilisierung privater Mittel angewiesen sein.

49) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zu konsumtiven Finanzbedarfen

Angesichts der knappen Haushaltsmittel sollte es das Bestreben sein, die konsumtiven Ausgaben, welche aus den geplanten Maßnahmen entstehen, nicht nur „möglichst“, sondern ausschließlich aus den Haushalten selbst zu finanzieren (vgl. Votum zur Schuldenbremse). Der Überlegung zur weiteren Gegenfinanzierung konsumtiver Ausgaben zusätzliche Einnahmequellen, die eine CO₂-reduzierende Wirkung haben, zu erschließen, sind auf Landesebene enge Grenzen gesetzt. Zudem wäre eine solche Finanzierungsquelle aufgrund der CO₂-Reduzierung nicht langfristig nachhaltig. Auch einer Finanzierung über Abgaben ohne konkrete CO₂-Steuerungsfunktion (z.B. Parkgebühren) und Erhöhung von Nutzungsgebühren (ÖPNV-Preise) sind Grenzen gesetzt.

50) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion) zur Priorisierung der Mittel

Klimaschutzmaßnahmen wirken langfristig und global und werden überwiegend durch höhergelegene Ebenen gesteuert. Klimaanpassungsmaßnahmen hingegen wirken lokal und können deshalb auch lokal gesteuert werden. Vor diesem Hintergrund weist die FDP-Fraktion darauf hin, dass sichergestellt sein muss, dass trotz aller notwendigen Anstrengungen für den Klimaschutz im Land stets ausreichend Mittel für Klimaanpassungsmaßnahmen (z.B. für Küstenschutz, Entsiegelung, Begrünung) vorhanden sein müssen, diese im Zweifelsfall bei Investitionen priorisiert und auf keinen Fall gekürzt werden sollten.

51) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Personalausstattung der Verwaltung

Für die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen ist gerade auch im Bereich der Vorhabenplanung ausreichend Personal notwendig, um eine entsprechende Qualität sicherzustellen. Gleichzeitig bedeutet ein stetiger Personalaufwuchs eine enorme Kostensteigerung und langfristige Mittelbindung, die vor dem Hintergrund eines angespannten Haushaltes eine enorme Belastung darstellt. Zudem ist festzustellen, dass in der Vergangenheit der Personalaufwuchs nicht immer klar nachvollziehbar war. Die Präsidentin des Rechnungshofs der Freien Hansestadt Bremen stellte anlässlich der Vorstellung des Jahresberichtes fest: „Die Verwaltung muss ihre Aufgaben gut erfüllen können. Statt aber auf immer mehr Personal zu setzen, gilt es zunächst belastbar festzustellen, wie vieler Kräfte es für die Aufgabenerfüllung überhaupt bedarf.“¹⁵

Vor diesem Hintergrund hält es die FDP-Fraktion nicht für zielführend, pauschal noch mehr zusätzliches Personal zu fordern, sondern erachtet es primär für notwendig, dass Stellen nicht nur wie vorgeschlagen optional, sondern grundsätzlich aus dem bisherigen Personalbudget gewonnen werden sollten. Hierfür sind eine ernsthafte Aufgabenkritik und Verlagerung von Stellen erforderlich.

52) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhler (FDP-Fraktion) zur Ausgestaltung der parlamentarischen Kontrolle

Die FDP-Fraktion hält angesichts der großen Bedeutung des Klimaschutzes eine effektive parlamentarische Kontrolle der Umsetzung der Bremer Klimaschutzmaßnahmen für sehr wichtig. Ein zusätzlich damit zu beauftragendes Gremium allerdings ist dafür nach Auffassung der FDP-Fraktion unnötig. Bisher werden Klimaschutzthemen hauptsächlich in der Deputation für Klima, Umwelt und Tierökologie beraten. Sollte es als notwendig angesehen werden, dass die parlamentarische Kontrolle über einen Ausschuss statt über eine Deputation erfolgt, würde es sich anbieten, in den kommenden Legislaturperioden auf eine entsprechende Deputation zu verzichten und stattdessen einen Umweltausschuss zu etablieren, der in regelmäßigen Abständen die Überprüfung der Klimaschutzziele auf seine Tagesordnung nimmt. Für eine effektive parlamentarische Kontrolle sind informelle Aspekte tatsächlich relevanter. Der rechtzeitige Versand von Unterlagen an die Abgeordneten, ausreichend Vorbereitungszeit zum Durcharbeiten der Vorlagen

¹⁵ Vgl. die Pressemitteilung und den Bericht des Rechnungshofs unter:
<https://www.rechnungshof.bremen.de/berichte-presse/jahresberichte-2021-12163>

oder die Begrenzung der Tagesordnung für eine umfassende thematische Auseinandersetzung mit den Einzelpunkten sind hier zielführender.

**53) Sondervotum des Abgeordneten Dr. Dr. Magnus Buhlert (FDP-Fraktion)
zum Umgang mit dem beauftragten Gutachten**

Da das beauftragte Gutachten zu möglichen Finanzierungswegen von Klimaschutzmaßnahmen noch aussteht, lassen sich noch keine Aussagen über die Finanzierbarkeit und den Beschluss entsprechender Maßnahmen treffen. Wahrscheinlich ist, dass nicht alle vorgeschlagenen Klimaschutzinvestitionen sofort umgesetzt werden können. Daher hält die FDP-Fraktion eine transparente Kosten-Nutzen-Analyse und eine daran anknüpfende Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen für notwendig. Aufgrund der Haushaltssituation des Landes und der beiden Städte wird es für das Erreichen des Klimaziels entscheidend sein, in welchem Umfang zukünftig Mittel des Bundes und der EU zur Verfügung gestellt werden bzw. akquiriert werden können.