

Streit-Ampel verharnt im Krisenmodus

**Nach zweieinhalb Tagen Koalitionsausschuss und
16 Seiten Beschlusspapier bleiben viele Fragen offen**

Die Ampel hat nach rund 30 Stunden Beratung im Koalitionsausschuss ein Beschlusspapier vorgelegt, das viele Leerstellen und zahlreiche offene Punkte, aber nur wenige konkrete Ergebnisse enthält. Bereits wenige Stunden nach Beendigung der Gespräche widersprechen sich Ampel-Koalitionäre bei der Interpretation zentraler Punkte des Koalitionsapiers oder stellen sogar das Ergebnis zum Teil in Frage (u.a. Grünen-Vorsitzende Lang im ARD-Morgenmagazin am 29.3.2023: „Zufriedengeben kann man sich mit dem, was auf dem Tisch liegt, noch nicht“). Das zeigt die andauernde Zerrissenheit der Koalition.

Das Ergebnis des Koalitionsausschusses ist kein Wumms und schon gar kein Doppel-Wumms. Es ist noch nicht einmal ein Wümmchen. Zahlreiche Streit-Baustellen der Ampel – wie Finanzierung der Bundeswehr, Lösungen zur Migrationskrise oder Entlastung von Wirtschaft und Bürgern bei anhaltender Inflation – sind weiterhin offen und im Beschlusspapier nicht einmal angesprochen. Insbesondere die Haushaltsverhandlungen sind ausdrücklich nicht von dem Koalitionsbeschluss umfasst.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten: Der Koalitionsausschuss wurde beendet, aber der Streit-Modus der Koalition wird fortgesetzt. Das sind die wesentlichen Ergebnisse des Beschlusses:

AUFWEICHUNG DES KLIMASCHUTZGESETZES

Es ist bemerkenswert, dass die Koalition aus SPD, Grünen und FDP die Fortschritte der unionsgeführten Bundesregierung im Klimaschutz mit der Überarbeitung des Klimaschutzgesetzes rückabwickelt.

PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSBESCHLEUNIGUNG

Bei der sogenannten Planungsbeschleunigung sollen 144 Autobahnprojekte betrachtet werden. Explizite Beschleunigungseffekte bleiben unklar. Gleichzeitig soll der Bundesverkehrswegeplan – mit vielen dringlichen Entlastungsstraßen im ländlichen Raum – mit Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden neu priorisiert werden.

Folgende Änderungen sind im Beschlusspapier enthalten:

- Vereinbart wurde, dass bei ausgewählten Verkehrs-Infrastrukturprojekten das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben wird. Allerdings werden hierbei wesentliche Beschleunigungsmöglichkeiten nicht genutzt. So sollen weder Umweltverträglichkeitsprüfungen ausgesetzt (wie beim Ausbau der LNG-Terminals) noch Planungsgesetze geschaffen werden (wie bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit).
- Beim Autobahn- und Schienenausbau sollen zeitgleich Erneuerbare Energien verpflichtend mitberücksichtigt werden. Planungsbeschleunigung wird dadurch nicht entstehen.
- Für Industrie- und Windenergieanlagen an Land soll es feste Genehmigungsfristen geben.
- Bei Großprojekten soll der bisherige Grundsatz von „Realkompensation“ für den Verlust von Naturflächen

verändert werden. Nach dem Beschluss soll eine Kompensation der Eingriffe auch durch entsprechende Ausgleichszahlungen erfolgen können.

KLIMASCHUTZ IM VERKEHR

Beim Klimaschutz im Verkehr belässt es die Koalition im Wesentlichen bei der Fortsetzung von bestehenden Programmen, Prüfaufträgen und interpretationsfähigen Absichtserklärungen. Lediglich bei der Ausweitung und Verteuerung der LKW-Maut wird das Beschlusspapier konkreter. Letzteres wird zu erheblichen Mehrbelastungen für Wirtschaft und Bürger führen.

Das sind die vorgesehenen Änderungen:

- Die Lkw-Maut soll ausgeweitet und ein CO₂-Aufschlag eingeführt werden.
- Die Lkw-Mautpflichtgrenze wird zum 1. Januar 2024 abgesenkt, so dass grundsätzlich alle Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse in die Gebührenerhebung einbezogen sind. Handwerksbetriebe sollen ausgenommen werden.
- Der von den CSU-Bundesverkehrsministern entwickelte Investitionshochlauf Schiene soll reaktiviert werden, nachdem die Ampel für die Schiene erheblich abgesenkt hatte. Der Investitionsbedarf Schiene (45 Milliarden Euro bis 2027) soll u.a. durch den Einsatz von 80 Prozent der Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden. Damit würde die Ampel auf frühere Investitionshöhen aufschließen, aber noch keine zusätzlichen Gelder ermöglichen.
- E-Fuels sollen künftig gefördert werden. Die Forschung und die Nutzung, Herstellung und der Export von E-Fuels in der Entwicklungszusammenarbeit sollen ausgebaut werden. Dabei werden weder

mögliche regionale Partner noch der Umfang dieser Maßnahmen konkretisiert.

GEBÄUDEENERGIEGESETZ

Die Vereinbarung der Ampel zum Gebäudeenergiegesetz besagt, dass grundsätzlich an dem Verbot neu eingebauter Heizungen, die nicht mindestens zu 65 Prozent mit Erneuerbaren Energien betrieben werden, ab dem 1. Januar 2024 festgehalten wird.

Das Gesetz soll noch vor der Sommerpause im Bundestag beschlossen werden. Die Aussagen im Beschlusspapier zur Abmilderung des bisherigen Gesetzentwurfes sind undefiniert und verbleiben im Ungefähren. Damit bleibt das konkrete Gesetzgebungsverfahren abzuwarten. Das verlängert die bestehenden Unsicherheiten in den privaten Haushalten.

Folgende Änderungen gegenüber dem bisherigen Entwurf sind vorgesehen:

- Es soll gesetzlich festgeschrieben werden, dass ab 1. Januar 2024 „möglichst“ jede neu eingebaute Heizung zu 65 Prozent mit Erneuerbaren Energien betrieben wird.
- Angekündigt ist dabei ein technologieoffener Ansatz, der bei dem Gesetz beachtet werden soll.
- Zudem sollen ausreichende Übergangszeiträume geschaffen und „unbillige Härten“ vermieden werden.
- Gasheizungen sollen laut Äußerungen in der Pressekonferenz weiter möglich sein, wenn sie mit Wasserstoff betrieben werden können und Planungen für entsprechende Netze bestehen.

- Der Austausch von Öl- und Gasheizungen soll „gezielt und bürokratiearm“ aus dem Klima- und Transformationsfonds finanziell gefördert werden.
- Echte Klarheit für die Bürgerinnen und Bürger, was die Debatte über den Heizungsaustausch anbelangt, wird dadurch nicht geschaffen und die Unsicherheit weiter verlängert.