

Made in Germany - Klimaschutz als Erfolgsmodell

Leitantrag zum Deutschlandtag der Jungen Union Deutschlands
vom 11. bis 13. Oktober 2019 in Saarbrücken

I. Präambel

Der Klimawandel und seine Folgen sind weltweit schon heute spürbar. Sowohl der CO₂-Gehalt als auch die Temperatur der Atmosphäre steigen, Ozeane erwärmen sich, polare Eiskappen und Gletscher schmelzen und Naturkatastrophen treten immer häufiger auf. Auch in Deutschland verändert sich das Klima: In den vergangenen Jahren haben wir die heißesten Sommer seit Beginn der Wetteraufzeichnungen erlebt und rechnen mit zunehmenden Extremwetterereignissen wie Stürmen, anhaltenden Trockenperioden, Schneemassen, Starkregen und Überschwemmungen.

Die Aufgabe der gesamten Weltgemeinschaft ist es daher, die Erderwärmung zu begrenzen. Wir bekennen uns zu dem im Pariser Klimaabkommen vereinbarten Ziel, die Erderwärmung auf deutlich weniger als zwei Grad Celsius zu begrenzen. Wir sind uns aber auch im Klaren, dass wir dieses Ziel nur erreichen können, wenn international abgestimmte Instrumente zur Emissionsreduktion genutzt und erweitert werden. Deutschland sollte dazu mit gutem Beispiel voran gehen.

Die Union steht für die Bewahrung der Schöpfung und stellte die ersten drei Umweltminister der Bundesrepublik Deutschland, die wegweisende Neuerungen für unser Land gestaltet haben. Der Verweis auf unsere Grundsätze und die Erfolge der Vergangenheit reichen heute allerdings nicht mehr aus. Wir müssen Klima- und Umweltschutz global neu denken und hierbei eine Vorreiterrolle übernehmen.

In den vergangenen Monaten wurde der Fokus des Klimaschutzes vor allem auf das Treibhausgas Kohlenstoffdioxid (CO₂) gesetzt. Während Wasserdampf das bedeutendste Treibhausgas ist, welches den Klimawandel bestimmt, ist CO₂ das bedeutendste Treibhausgas, das vom Menschen beeinflusst und verantwortet wird. Deshalb ist es wichtig, dass politische Entscheidungen getroffen werden, die den weltweiten Ausstoß von CO₂ spürbar und anhaltend reduzieren. Neben CO₂ sind auch andere infrarotaktive Spurengase wie Methan, Schwefelhexafluorid (SF₆), Stickoxide (NO_x) und die eingesetzten Kältemittelgase (z. B. R134a, R32, R1234yf) für den Treibhauseffekt zu ca. 18 % verantwortlich. Auch der Ausstoß dieser Gase muss deutlich reduziert werden. Dabei ist Deutschland, das ca. 1,1 Prozent der Weltbevölkerung stellt, weltweit für 2,2 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Die größten Emittenten sind China (28 Prozent), die USA (16 Prozent) und Indien (sechs Prozent). Unser Ziel ist es, Vorreiter zu sein und den deutschen CO₂-Ausstoß massiv zu verringern. Um den deutschen Klimaschutz zu einem Erfolgsmodell und Vorbild für andere Nationen in der Welt zu machen, muss dies ohne Schwächung der Wirtschaftskraft und Wohlstandseinbußen gelingen. Nur so können wir sicherstellen, dass die wirtschaftlichen Lasten einer nachhaltigen Klimapolitik nicht zu einer weitreichenden Belastung der Gesellschaft führen und so die soziale Akzeptanz von Umweltmaßnahmen gefördert wird. Mit diesem Anspruch wollen wir bis 2050 in Deutschland klimaneutral werden, um das Zwei-Grad-Ziel erreichen zu können.

Wir erkennen die Notwendigkeit, die Energiegewinnung schrittweise auf ökologische Energieträger

39 umzustellen. Dieser Kompromiss ist wichtig, um Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit
40 der deutschen Unternehmen zu sichern und Arbeitnehmern sowie den unter dem Strukturwandel
41 leidenden Regionen die Zeit zu lassen, sich auf neue Gegebenheiten einzustellen. Wir brauchen dazu
42 neue Konzepte, die Zukunftsperspektiven für unsere Generation schaffen und dabei zwischen den
43 ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen abwägen. Das Format der Kohlekommission zur
44 Findung eines gesellschaftlichen Kompromisses könnte auch für andere kontroverse Bereiche von
45 Vorbild sein.

46 Die Junge Union Deutschlands tritt für eine Zukunft ein, in der unsere Generation in einer sauberen
47 und lebenswerten Umwelt aufwächst, und verpflichtet sich dem Ziel, diese auch für die uns
48 nachfolgenden Generationen zu erhalten. Das Anliegen einer sauberen und lebenswerten Umwelt
49 wollen wir durch innovative und intelligente Lösungen erreichen. Die Politik ist hier in der
50 Verantwortung, die Weichen richtig zu stellen. Dieser Verantwortung stellen wir uns als Junge
51 Union Deutschlands.

52 **II. Ein neues Klimakonzept für Deutschland**

53 Unser neues Klimakonzept sieht dabei einen 14-Punkte-Plan vor, der einem Dreiklang aus Belas-
54 tung, Entlastung und Investition folgt. Hierfür sind konkrete Belastungen für Industrie und Bürger
55 nötig, mit denen wir finanziellen Freiraum schaffen, um konkrete Maßnahmen für mehr
56 Klimaschutz zu finanzieren. Dabei geht es uns darum, CO₂ möglichst effizient und kostengünstig zu
57 reduzieren. Der europäische Emissionshandel (EU-ETS) bietet schon heute ein funktionierendes
58 marktbasierendes Preisinstrument, welches die Zielerreichung für die Industrie und den Energiesektor
59 sicherstellen soll und so knapp 45 Prozent der Emissionen abdeckt. Dieser Zertifikatehandel hat mit
60 dazu geführt, dass die Industrie in den letzten Jahren ihren CO₂-Ausstoß verringert hat. Ziel muss
61 es sein, den europäischen Emissionshandel auf weitere Sektoren auszuweiten und Emissions-
62 zertifikate in einem definierten Umfang konsequent aus dem nationalen Versteigerungsbudget zu
63 löschen. Besondere Emissions-Einsparpotenziale liegen in den Bereichen Verkehr und Gebäude-
64 energieeffizienz. Mit Reduktionsmaßnahmen in diesen Sektoren sowie dem Ausbau der
65 Erneuerbaren Energien sehen wir das größte Potenzial, um die Klimaziele zu erreichen. Ist eine
66 gesamteuropäische Lösung auf absehbare Zeit jedoch nicht realisierbar, sollte Deutschland in einer
67 Allianz der Willigen oder als nationaler Vorreiter eine Bepreisung von CO₂ einführen. Die
68 vorhandenen Instrumente der Bundesrepublik Deutschland zur Erreichung der Klimaziele für das
69 Jahr 2020 haben die gewünschte Wirkung bisher nicht erzielt. Aus diesem Grund setzt sich die Junge
70 Union für ein Paket an Instrumenten ein, welcher die für 2030 gesteckten Ziele sozial gerecht und
71 wirtschaftlich verträglich erreicht.

72 **1. Die moderne Pendlerpauschale**

73 In den vergangenen Jahren sind die Kosten für die Mobilität der Menschen in Deutschland stets
74 angestiegen. So ist beispielweise der durchschnittliche Preis eines Neuwagens in der Klein- und
75 Mittelklasse in den letzten zehn Jahren um 5.000 Euro gestiegen. Auch die Deutsche Bahn hat in den
76 letzten zehn Jahren acht Mal die Preise um jeweils mindestens zwei Prozent erhöht. Die aktuelle
77 Entfernungspauschale deckt dabei schon länger nicht mehr die Kosten für den Arbeitsweg der
78 Bürger. Deshalb fordern wir, bei der Entfernungspauschale für den Hin- und Rückweg zur Arbeit eine
79 Anpassung zu prüfen, um die jährlichen Preissteigerungen abzufangen. Dabei soll auch ein
80 finanzieller Anreiz für die Nutzung der Bahn anstatt des PKWs gesetzt werden.

81 2. Die moderne Schifffahrt

82 Die Schifffahrt ist verantwortlich für drei Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes und weitere
83 gesundheitsschädliche Emissionen. Gleichzeitig stellen See- und Binnenschifffahrt in ökonomischer
84 wie ökologischer Hinsicht das mit Abstand effizienteste Transportmittel für den Warentransport dar.
85 Pro transportierte Tonne verursachen See- und Binnenschifffahrt nur einen Bruchteil der Emissionen
86 anderer Transportarten wie dem LKW oder der Güterzüge.

87 Um mehr Transportvolumen auf die relativ umweltfreundlichen Wasserwege zu verlagern, bedarf es
88 konsequenter Unterstützung durch die Bundesregierung. Grundvoraussetzung hierfür sind die
89 Pflege und der Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen. Zudem muss die deutsche Binnen-
90 schifffahrt umweltfreundlicher werden. So sind die deutschen Binnenfrachter durchschnittlich 43,4
91 Jahre alt und damit weit davon entfernt, emissionsarme Antriebstechnologien serienmäßig
92 einzusetzen. Sowohl für Sanierung und Modernisierung der Wasserstraßen, als auch für
93 Investitionen in moderne Verkehrsmittel in der Binnenschifffahrt bedarf es finanzieller Investitionen
94 der Bundesregierung. Die teils jahrzehntealten Versäumnisse zur Bereitstellung einer modernen
95 Binnenschifffahrt müssen priorisiert nachgeholt werden, um diese relativ umweltfreundliche und
96 CO₂-arme Transportform zu stärken.

97 Auch die Seeschifffahrt hält, als das mit Abstand effizienteste weltweite Warentransportsystem
98 große Potenziale für einen umweltfreundlicheren Warentransport bereit. Neue Regeln für die
99 Branche können indes oftmals nur global effektiv durchgesetzt werden. Dies ist ein wesentlicher
100 Grund, warum sich die Seeschifffahrt lange gegen strengere Umweltauflagen wehren konnte. Wir
101 begrüßen daher Schritte wie die Reduktion des Schwefelgehalts in Schiffstreibstoffen von 3,5 auf
102 0,5 Prozent ab 2020 durch die „International Maritime Organization“ (IMO). Auch die Einführung
103 und seit 2012 schrittweise Reduzierung des Energy Efficiency Design Index, der den CO₂-Ausstoß
104 im Verhältnis zur Transportkapazität für neue Schiffe beschränkt, stellt eine begrüßenswerte
105 Entwicklung dar.

106
107 Deutschland kann jedoch, insbesondere als Technologiestandort, mehr für eine CO₂-neutrale
108 Seeschifffahrt erreichen. Immer mehr Stapelläufe der internationalen Werftenlandschaft zeigen
109 einen langfristigen Trend zu verflüssigtem Erdgas (LNG) als Treibstoff. Schon konventionelle LNG-
110 Antriebe erzeugen feinstaub- und stickoxidarme Emissionen. Hinzu kommt aber in besonderen
111 Maßen, dass der Schiffsbetrieb so perspektivisch auf gänzlich CO₂-neutrales synthetisches LNG
112 umgestellt werden kann, ohne dafür neue Schiffe zu benötigen. Angesichts teils jahrzehntelanger
113 Investitionszyklen in der Seeschifffahrt ist es daher geboten, schon heute zusätzliche Anreize für
114 Bau und Betrieb von LNG-Schiffen zu setzen. Dazu bedarf es einer Stärkung und ggf. Novellierung
115 der LNG-Förderprogramme des Bundes sowie finanzieller Anreize zum Aufbau einer
116 Synthetisierungsinfrastruktur für LNG in Deutschland.

117 Ein generelles Tempolimit auf See lehnen wir jedoch ab, da es zu einer Verlagerung von
118 Transportströmen auf wesentlich umweltschädlichere Transportträger führen würde. Auf vielen
119 Routen können – insbesondere im sog. „short sea shipping“, also dem Gütertransport auf See
120 innerhalb eines Kontinents – nur schnelle Schiffsverbindungen attraktive Alternativen zum
121 Landverkehr darstellen und dadurch deutlich mehr CO₂ einsparen. In deutschen und europäischen
122 Häfen müssen Schiffe konsequent auf emissionsarme Energieversorgung, wie z.B. Landstrom setzen.
123 Bestehende Anlagen schaffen es schon heute, bis zu 30 Prozent CO₂ im Vergleich zum Schiffsmotor

124 einzusparen. Um den Landstrom, der in deutschen Häfen ein absolutes Randdasein fristet, endlich
125 attraktiver zu machen, fordern wir, den Landstrom von der EEG-Umlage zu befreien.

126 **3. Fortschrittliche Stromerzeugungstechnologien zum Exportschlager machen**

127 Die Junge Union bekennt sich zum deutschen Kohleausstieg 2038. Allerdings befinden sich derzeit
128 weltweit 1.400 neue Kohlekraftwerke im Bau oder in der Planung. Die Kohletechnologie wird also
129 noch lange das Klima international belasten. Wir fordern deshalb, die fortschrittlichsten deutschen
130 Kohlekraftwerke zu Forschungskohlekraftwerken weiterzuentwickeln. Im Rahmen dieses
131 Förderprogramms sollen zwei Ziele erreicht werden: Zum einen soll effiziente Technologie der
132 Kohlekraft „Made in Germany“ zum Exportschlager werden und neue Jobs schaffen. Zum anderen
133 kann durch den Export möglichst umweltschonender Kohletechnologie ein messbarer Beitrag zum
134 internationalen Klimaschutz geleistet werden. Die ausgewählten Kraftwerke müssen zudem
135 während ihrer Restlaufzeit ihren Emissionsausstoß weiter verringern, um auch in Deutschland
136 einen zusätzlichen positiven Klimaeffekt zu erzielen.

137 Beim deutschen Kohleausstieg ist jedoch zu beachten, dass der Bereich der Energiegewinnung in
138 den vom EU-ETS abgedeckten Bereich fällt. Ein Ausstieg ohne Eingriff in den EU-ETS würde dabei
139 nur dazu führen, dass die dadurch freiwerdenden Zertifikate an anderer Stelle eingesetzt werden
140 und damit die CO₂-Bilanz unverändert bleibt. Wir fordern daher eine Reform des EU-ETS, sodass
141 künftig alle im Rahmen von nationalen ordnungspolitischen Maßnahmen, wie z.B. dem deutschen
142 Kohleausstieg, freiwerdenden Zertifikate gelöscht werden. Neben den Kohlekraftwerken können
143 auch Gaskraftwerke zukünftig dabei helfen, kostengünstig Strom zu produzieren und die
144 Grundversorgung in Deutschland, wie auch weltweit, emissionsarm sicherzustellen. Desweiteren
145 setzen wir uns für eine intensivere Erforschung der Kernfusion ein. Dazu wird ein eigenes
146 Kernfusionsforschungszentrum an einer der führenden Universitäten zum Thema Atomtechnik
147 geschaffen und mit ausreichend Fördergeldern ausgestattet. In der Zukunft kann die Kernfusion ein
148 wichtiger Baustein zur Sicherstellung von günstigem Strom bei gleichzeitig steigendem
149 Strombedarfs sein.

150 **4. Die Abschaffung der Stromsteuer**

151 Deutschland hat die höchsten Strompreise in Europa. Privathaushalte zahlen im Jahr 2019 ca. 53
152 Prozent des Strompreises durch Steuern und Abgaben an den Staat. Wir fordern deshalb, die Strom-
153 steuer abzuschaffen. In den nächsten fünf Jahren wollen wir weitere marktwirtschaftliche Elemente
154 nutzen, um die EEG-Umlage insgesamt abzuschaffen. Die EEG-Umlage muss zudem hinsichtlich
155 ihrer Steuerungswirkung auf weitere, nicht konventionelle Stromproduzenten bzw. -verbraucher in
156 einem gesamtheitlichen Ansatz überprüft werden. Außerdem muss es eine verursachergerechte
157 Reform der Netzentgelte geben, mit der Investoren an den Anschlusskosten von Anlagen zur
158 Gewinnung erneuerbarer Energie beteiligt und die Netzentgelte gesenkt werden.

159 Für die Junge Union ist es wichtig, die Menschen und Unternehmen in Deutschland nicht nur zu
160 belasten, um mehr Klimaschutzmaßnahmen zu realisieren, sondern auch konkret zu entlasten.
161 Deshalb muss die Stromsteuer, die 1998 von Rot-Grün eingeführt wurde, ersatzlos gestrichen
162 werden. Der hierdurch entstehende administrative und finanzielle Aufwand steht in keinem
163 Verhältnis zum Steueraufkommen. Daher sieht die Junge Union hier eine konkrete Chance, um die
164 Bürger zu entlasten.

165 5. Die ökologische Unternehmenssteuerreform

166 Durch Reformen der Unternehmensbesteuerung haben viele Länder erhebliche Wettbewerbsvor-
167 teile erlangt. Insbesondere die Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich haben hierdurch
168 in den letzten Jahren ihre Unternehmen deutlich entlastet. Durch die gute konjunkturelle Lage ist
169 in den letzten zehn Jahren das deutsche Steueraufkommen von 500 auf mehr als 700 Mrd. Euro
170 pro Jahr gewachsen. Eine nennenswerte Entlastung für Unternehmen fand trotz des globalen
171 Wettbewerbs jedoch nicht statt. Die nominale Steuerbelastung für Unternehmen in Deutschland
172 liegt im Durchschnitt bei 31 Prozent. Zum Vergleich: In Frankreich wird diese in den nächsten Jahren
173 auf 25 Prozent sinken, in den USA liegt sie bereits bei durchschnittlich 26 Prozent. Will Deutschland
174 langfristig wettbewerbsfähig bleiben, müssen hier neue finanzielle Kapazitäten für eine innovative
175 Wirtschaftsentwicklung freigesetzt werden. Hierfür muss die Steuerbelastung durch die Senkung
176 der Körperschaftsteuer und Einkommensteuer für thesaurierte Unternehmensgewinne gedeckelt
177 werden. Dabei wollen wir den Umweltaspekt einfließen lassen. Eine erhebliche Belastung einzelner
178 Industriezweige ist dabei zu vermeiden, da der Aufwand unterschiedlicher Industrien mit sehr
179 unterschiedlichen Kosten und Möglichkeiten verbunden ist. Spart ein Unternehmen CO₂, wollen wir
180 dies mit Steuererleichterungen belohnen. Zudem fordern wir eine Vereinfachung der Förder-
181 richtlinien von staatlichen Investitionszuschussprogrammen, sowie die Schaffung einer zentralen
182 Prüfstelle, die eine schnelle und effiziente Prüfung der beantragten Förderung garantiert.

183 6. Die Evolution der Transportbranche auf Straße und Schiene

184 Als zentraler Staat im Herzen Europas ist Deutschland Drehkreuz des Güterverkehrs. Insbesondere
185 auf der Straße fahren deshalb jedes Jahr mehr Lastkraftwagen, die einen bedeutenden Anteil am
186 Ausstoß von Emissionen haben. Gleichzeitig ist klar, nur mit einem funktionierenden
187 Transportgewerbe kann auf Dauer die wirtschaftliche Prosperität Deutschlands erhalten bleiben.
188 Um sowohl die Reduktion von Emissionen, als auch die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu
189 gewährleisten, ist es sinnvoll und notwendig vermehrt Güter von der Straße auf die Schiene zu
190 bringen. Eine intelligente Balance von Schiene und Straße kann dabei zur Stärkung der deutschen
191 Wirtschaft beitragen.

192 Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass die Deutsche Bahn den fortlaufenden und flächendeckenden
193 Abbau von regionalen Güterbahnhöfen stoppt und eine Strategie zum Ausbau zentraler
194 Gütertransportknotenpunkten festlegt. Daneben ist es notwendig, Schienennetze nur für den
195 Güterverkehr zu bauen. Insbesondere sind diese schnellstmöglich auf zentralen europäischen
196 Güterfernverkehrsstrecken zu realisieren. Dadurch wird die Attraktivität des Gütertransports auf
197 der Schiene im Vergleich zur Straße deutlich erhöht. Außerdem können so europäische
198 Gütertransportbahnnetze entstehen, die Verkehrsengpässe wie zentrale deutsche Autobahnen oder
199 den Brenner tatsächlich wirkungsvoll entlasten und damit Emissionen reduzieren.

200 **7. Der neue Stellenwert des Bahnverkehrs**

201 Die Bahn ist als umweltfreundliches Verkehrsmittel Kernbestandteil einer CO₂-minimierenden,
202 nachhaltigen Verkehrspolitik. Sie ist in der Lage, das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis der
203 Bevölkerung zu bewältigen und gleichzeitig mit dem Ausstieg aus der Kohleenergie ihre CO₂-Bilanz
204 ohne weitere Anstrengungen deutlich zu verringern. Insbesondere ist die Nutzung der Bahn bereits
205 fest verankert in der Bevölkerung und erfreut sich wachsender Beliebtheit, wie die Steigerung des
206 Passagieraufkommens allein der Deutschen Bahn um 35% in den letzten zehn Jahren zeigt. Der
207 gesellschaftliche Wandel hin zu einem nachhaltigeren Lebensstil ist hier also schon längst im Gange
208 und muss von der Politik positiv begleitet und unterstützt werden.

209 Dazu bieten sich zwei Ansätze, die parallel verfolgt werden müssen: Zunächst führt fehlender
210 Wettbewerb bisher zu weniger Anreizen, eine beständig hohe Qualität anzubieten und effiziente
211 Unternehmensstrukturen zu schaffen. Die Vorschläge der Monopolkommission hinsichtlich einer
212 Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur müssen daher geprüft und umgesetzt werden. Der
213 geplante Deutschlandtakt, welcher einen national koordinierten Fahrplan gewährleisten soll und
214 sowohl Umstiegszeiten als auch Verspätungen minimieren kann, muss bis 2030 umgesetzt sein.
215 Insbesondere soll er dabei nicht nur die Frequenz der Anbindungen zwischen den Ballungsräumen
216 erhöhen, sondern auch kleinere Städte besser erreichbar machen. Zur Messung der
217 Dienstleistungsqualität sollen darüber hinaus Statistiken über die volle Funktionsfähigkeit von
218 Zügen eingeführt werden, in denen die tatsächliche Nutzbarkeit des WLAN und die
219 Einsatzbereitschaft der Klimaanlage erfasst werden. Um weitere Anreize zur Qualitätssteigerung zu
220 schaffen, muss künftig die erfolgsabhängige Vergütung der Verantwortlichen wesentlich von
221 Kennziffern dieser Dienstleistungsqualität und der Kundenzufriedenheit abhängen.

222 Zum anderen sind auch die staatlichen Investitionen in die Bahninfrastruktur den Anforderungen
223 der Zukunft nicht ausreichend gewachsen. Noch immer werden deutlich mehr Finanzmittel in den
224 Straßenverkehr investiert, während gleichzeitig wichtige Bahnstrecken für Personen- und
225 Güterverkehr nicht modernisiert und ausgebaut werden. Die Regelung für den Güterzugverkehr
226 müssen europaweit vereinheitlicht werden. Ziel muss sein, dass mehr Güter einfacher und schneller
227 auf der Schiene transportiert werden. Deshalb müssen in Zukunft der Ausbau des Güterverkehrs,
228 welcher die Straßen bei zusätzlicher Verringerung der CO₂-Emissionen entlasten kann, sowie die
229 Umsetzung des Deutschlandtakts in Zukunft Priorität bei der Erhöhung der Investitionen haben.

230 **8. Die neue Transrapid-Technologie**

231 Der Anspruch an die Fortbewegungsmittel in einer hochverdichteten Millionenstadt ist anders als
232 im ländlichen Raum. Wie man sich fortbewegt, soll weiterhin jedem Einzelnen selbst überlassen sein.
233 Die Junge Union erkennt an, dass dem Verkehrssektor mit 20,8 Prozent der Emissionen in
234 Deutschland bei der CO₂-Reduktion eine besondere Bedeutung zukommt. Pauschale Fahrverbote
235 lehnen wir strikt ab. Eine gut ausgebaute Infrastruktur auf Autobahnen, Schienen- und Wasserwegen
236 ist die Grundlage für schnelles Vorankommen sowie für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

237 Die Hauptverkehrsachsen in Deutschland (wie beispielsweise Hamburg-München, Berlin-München,
238 Berlin-Köln) müssen um Transrapid-Strecken ergänzt werden. Dadurch kann beispielsweise die
239 aktuelle Fahrzeit zwischen Berlin und München noch einmal um 1:30 Stunden reduziert werden.
240 Innerdeutsche Flugreisen werden wir so langfristig überflüssig machen. Auch innereuropäische

241 Flüge können durch Zugschnellstrecken ersetzt werden. Hierfür sind die transnationalen Netze und
242 Musterprojekte, wie beispielsweise Paris-Berlin oder Rom-München, voranzutreiben. Ein
243 verknüpftes Schienensystem mit noch mehr Fern- und Nachtzügen muss den innereuropäischen
244 Fernverkehr stärken und attraktiver machen. Dafür muss perspektivisch mehr Geld in die Schiene
245 investiert werden.

246 Darüber hinaus muss auch das nächste technologische Level schon heute erforscht werden. Nur so
247 kann Deutschland Technologieweltmeister bleiben. Das Projekt „Hyperloop“, bei dem Kapseln in
248 Röhren nahezu Schallgeschwindigkeit erreichen können, muss weiterentwickelt und vorangetrieben
249 werden. So können langfristig auch längere Flugstrecken in Europa überflüssig werden. Das Ziel muss
250 sein, das System in den nächsten 20 Jahren serientauglich zu machen – „Made in Germany“. Hierfür
251 muss sich Deutschland für das „European Hyperloop Center“, das ab 2021 gebaut werden soll, mit
252 voller Kraft einsetzen und bewerben. Ein geeigneter Standort wäre dabei beispielsweise die TU
253 München, deren Studenten den bisher schnellsten Hyperloop gebaut haben.

254 **9. Die Förderung des ländlichen Raums und des ÖPNV**

255 Das Leben im ländlichen Raum muss auch in den nächsten Jahrzehnten lebenswert bleiben. Dafür
256 Stellt die Verkehrsinfrastruktur eine der zentralen Herausforderungen dar. Gerade hier wurden
257 Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den letzten Jahren immer weiter
258 eingeschränkt und damit das Auto unverzichtbar gemacht. Um auch auf dem Land klimafreundliche
259 Verkehrsmittel zu stärken, fordern wir, Pilotprojekte wie Anrufsammeltaxis verstärkt zu fördern.
260 Erfolgsmodelle aus dem ganzen Land müssen auf ihre Übertragbarkeit auf andere Landkreise
261 überprüft werden. Eine Nationale Mobilitätsagentur, die Erfolgsprojekte sammelt und aktiv anderen
262 Landkreisen anbietet, muss ins Leben gerufen werden. Des Weiteren fordern wir, lukrative Strecken
263 des Zugnahverkehrs zusammen mit weniger frequentierten Strecken als Paket auszuschreiben, um
264 eine Vernachlässigung weniger dicht besiedelter Regionen zu verhindern.

265 In den Städten ist der ÖPNV ein wichtiges Rückgrat der Mobilität. Hier bestehen die Hemmnisse
266 allerdings vielmehr in mangelnden Strecken- und Fahrzeugkapazitäten. Sofern daraus keine
267 Überauslastung von Verkehrsmitteln und ein Einbruch möglicher Mittel zur Investition in den
268 Ausbau des ÖPNV folgen, fordern wir flächendeckende Pilotprojekte zur Einführung eines 365-Euro-
269 Tickets. Zudem erleichtern kostenlose Park and Ride-Anlagen den Umstieg für Pendler und können
270 Staus schon vor den Stadttoren stoppen. Der Bund ist aufgefordert den Kommunen bei Investitionen
271 in die ÖPNV-Infrastruktur zu unterstützen. So wird der ÖPNV auch langfristig und nachhaltig
272 attraktiv. Neben den Kosten für ÖPNV-Tickets sind auch Taktung und Anschluss wesentliche
273 Faktoren, die zur Attraktivität beitragen.

274 Die Bahnpreise in Deutschland sind zu hoch. Wir setzen uns dafür ein, dass für Fahrten mit der Bahn
275 im Nah- und Fernverkehr die Umsatzsteuer auf den ermäßigten Satz von sieben Prozent gesenkt
276 wird. Wird eine BahnCard beruflich genutzt, fordern wir, dass sie auch steuerlich absetzbar ist.
277 Darüber hinaus fordert die Junge Union die führenden Carsharing- und Elektrotretroller-Anbieter
278 auf, ihr Geschäftsgebiet nicht bloß auf Großstädte zu beschränken, sondern das Angebot auch auf
279 den umliegenden ländlichen Raum auszuweiten.

10. Die Netze ausbauen

Der Ausbau von Übertragungsnetzen ist wesentlich für das Gelingen der Energiewende und damit einer Stromversorgung aus erneuerbaren Energiequellen. Doch der Ausbau notwendiger Trassen scheitert oder verzögert sich massiv durch Klagen von Umweltverbänden oder Bürgerinitiativen. Wir bedauern sehr, dass es diejenigen sind, die für ein umweltfreundlicheres Europa eintreten, welche genau dieses Ziel oftmals verzögern.

Im Interesse einer zuverlässigen, preisgünstigen Versorgung mit Strom aus Erneuerbaren Energien fordern wir, das Verbandsklagerecht für Umweltverbände abzuschaffen. Das Allgemeinwohl muss in so grundlegenden Infrastrukturfragen wie der umweltfreundlichen Energieversorgung höher als das Interesse einzelner Verbände gewichtet werden.

Die Übertragungsnetze sollten möglichst verlustfrei funktionieren. Eine Möglichkeit hierfür wären supraleitende Materialien. Die Junge Union fordert daher Investitionen in der Erforschung weiterer Hochtemperatursupraleiter. Um die Belastung der Netze abzumildern und Stromproduktionskapazitäten effektiver zu nutzen, müssen unsere Netze intelligent werden und Stromtarife ein vom jeweils aktuellem Gesamtstromverbrauch und der aktuell erzeugten Strommenge abhängiges Bonus-/ Malus-System erhalten. So sollen Verbraucher und Firmen ermuntert werden stromintensive Aktivitäten außerhalb von Spannungsspitzen zu planen.

Zu einem modernen Stromnetz gehören zudem ausreichende Speichersysteme, die Erzeugungs- und Verbrauchsspitzen abfedern können. Leider sind die bisherigen System noch mit hohen Verlusten behaftet. Die Junge Union Deutschlands fordert daher ein umfangreiches Forschungsprogramm um Speichersysteme, wie beispielsweise Batterie-Kraftwerke, „Power to Gas“ und Druckluftspeicherkraftwerke zu verbessern.

11. Die deutsche Marktführerschaft bei den Antrieben

Bei der Diskussion um neue Antriebsarten lag in den letzten Jahren der alleinige politische Fokus auf der Elektromobilität. Auch weiterhin setzen wir auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur, sollten aber die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen und Antriebe ganzheitlich denken. Daher muss die umweltschädliche Produktion von Batterien verstärkt am heimischen Standort geschehen, um sowohl die zum Großteil giftigen und stark umweltschädlichen Zwischen- und Nebenprodukte unter höchsten Arbeitsschutz-, Sicherheits- und Entsorgungsstandards zu verarbeiten, als auch das Wachstum der Produktion entsprechender Batterien am deutschen Markt zu fördern und Transportwege einzusparen. Ein Großteil der Wertschöpfung eines Elektroautos besteht aus dem Elektroantrieb. Dieser Teil der Wertschöpfungskette darf nicht Zulieferern in Drittstaaten überlassen werden. Neben der sehr einseitigen Diskussion rund um die Elektromobilität müssen daher alle Möglichkeiten effizienterer Kraftstoffe und energiefreundlicher Antriebsarten erforscht und in eine Marktreife überführt werden. Insbesondere muss die Brennstoffzelle und die Hybridtechnik als zukunftssträchtige, emissionsfreie Antriebsform weiterentwickelt werden. Daher müssen auch flächendeckend Wasserstofftankstellen errichtet werden.

Die Junge Union fordert zudem ein Wasserstoff-Forschungszentrum an führenden Technischen Universitäten (TU9-Universitäten) einzurichten. Leistungsspitzen sind durch Elektrolyse (Gewinnung von Wasserstoff und Speicherung in H₂-Tanks) abzufedern. Auch ist die Entwicklung

320 von synthetischem Kraftstoff, der in der CO₂-Bilanz neutral ist, voranzutreiben. Der Vorteil
321 gegenüber Biokraftstoffen besteht vor allem darin, dass keine indirekten Folgen für Landnutzung, -
322 preise und Nahrungsmittelpreise beachtet werden müssen. Die Beimischung von synthetischen
323 Kraftstoffen könnte künftig eine wichtige Rolle spielen, beispielsweise in Form flüssiger (Power to
324 Liquid-) beziehungsweise gasförmiger (Power to Gas-) Kraftstoffe. Deshalb sollten diese
325 treibhausgasneutral hergestellten Kraftstoffe steuerfrei gestellt werden. So kann die
326 Markteinführung dieser klimaschonenden Technologien erleichtert werden.

327 Wir fordern weiterhin die Abschaffung der Super Credits für Elektroautos in der Berechnung des
328 Flottenverbrauchs. Automobilhersteller müssen aktuell einen Flottenverbrauch ihrer Neuwagen von
329 130 g CO₂/km nachweisen. Ein Elektroauto wird in diese Berechnung mit einem Verbrauch von
330 0 g CO₂/km einbezogen, was nicht der Realität entspricht, da der Energiemix in Deutschland nicht
331 CO₂-neutral ist und auch der Treibhausgas-Ausstoß bei der Produktion und dem späteren Recycling
332 des Autos, sowie andere Umweltfolgen der Herstellung von E-Motoren, insbesondere der Lithium-
333 Ionen-Batterien, berücksichtigt werden müssen. Zudem wird ein verkaufte Auto ab 2020 wie zwei
334 verkaufte Autos gewertet und senkt dadurch den Flottenverbrauch überproportional. Das ist aus
335 unserer Sicht keine ergebnisoffene Diskussion um die beste Antriebsform der Zukunft. Auch
336 moderne und hocheffiziente Diesel- und Hybrid-Motoren sollten als Brückentechnologie
337 entsprechend gefördert werden.

338 **12. Die neue Effizienz unserer Gebäude**

339 Rund ein Drittel des deutschen CO₂-Ausstoßes entfällt auf Gebäude. 62 Prozent des Gebäude-
340 bestandes wurde vor der ersten Wärmeschutzverordnung 1978 errichtet. Trotzdem liegt die Sa-
341 nierungsquote bei nur einem Prozent. Energetische Sanierungen könnten deshalb zu signifikanten
342 CO₂-Einsparungen in Deutschland führen.

343 Die Junge Union drängt deshalb auf eine direkte, finanzielle Förderung für energetische
344 Sanierungen, um die Sanierungsquote zu erhöhen. Insbesondere fordern wir das
345 Bundesfinanzministerium auf, seine Blockadehaltung aufzugeben und die für diese Maßnahmen
346 notwendigen Mittel in der Haushaltsplanung zu berücksichtigen. Dies ist das effizienteste Mittel,
347 um die Klimaziele wirtschaftlich und sozial verträglich zu erreichen.

348 Zunächst müssen daher alle Bauenergiestandards auf den Prüfstand. Wir fordern von der Bundes-
349 regierung einen Wirksamkeitstest der Bauenergiestandards, um künftig klar fokussiert Energie
350 einzusparen und weniger Steuergeld in ineffektive Maßnahmen fließen zu lassen. Eine Verschärfung
351 der bereits hohen Standards für Neubauten lehnen wir ab. Die nächsten Einsparpotenziale könnten
352 hier erst durch sehr hohe Mehrkosten realisiert werden. Die Förderung soll verstärkt auf ökologisch
353 saubere Dämmmaterialien wie Holzwole fokussiert werden, denn viele weit verbreitete Materialien
354 wie Mineralwolle sind als Sondermüll zu entsorgen und somit deutlich umweltschädlicher. Auch im
355 Bereich der selbst geutzten Wohnräume besteht ein erhebliches Sanierungs- und
356 Modernisierungspotential. Als weiteren Anreiz zur energieeffizienten Sanierung von selbstgenutzten
357 Wohngebäuden fordern wir daher, die Einführung einer Steuerermäßigung bei Reduzierung des
358 Energiebedarfs des Gebäudes von mind. 50 kWh/(m²a).

359 Richtigerweise gibt es in Deutschland technische Nachrüstpflichten für Altbauten wie zum Beispiel
360 die Dämmpflicht für die obersten Geschosse, die Dämmung von wärmeführenden Leitungen oder

361 die Erneuerung von mehr als 30 Jahre alten Heizungen. Diese Pflichten lassen sich allerdings zu
362 leicht umgehen. Wir fordern daher, die Kontrollen auszuweiten und die Sanktionen zu verschärfen.

363 Beim Bau ist Beton und der darin enthaltene Zement ein wichtiger Baustoff. Doch alleine die
364 Herstellung von Zement ist für einen signifikanten Teil des weltweiten Emissionsausstoßes aller
365 Industrie- und Verbrennungsprozesse verantwortlich. Der Bau eines Einfamilienhauses aus Beton
366 verursacht einen etwas 3 bis 6,5-fachen Kohlenstoffdioxidausstoß wie ein gleich großes Haus aus
367 Holz. Deshalb setzen wir uns für die Förderung von alternativen Baustoffen mit wenig
368 bürokratischem Aufwand ein, um Klimaziele zu erreichen und mehr bezahlbaren Wohnraum zu
369 schaffen. Es ist und bleibt eine Herausforderung, die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und
370 die Einsparung von Treibhausgasen zu kombinieren. Mit einer Vorreiterrolle bei alternativen
371 Baustoffen kann Deutschland zu einem der Weltmarktführer in diesem Sektor werden.

372 Während die Beheizungsstruktur von Neubauten einen klaren Trend hin zu effizienten Heizkonzepten
373 aufzeigt, sind viele Bestandsgebäude nicht energieeffizient und verursachen in der Folge der
374 überflüssigen Wärmeproduktion einen hohen CO₂-Ausstoß. Wir setzen uns für eine Übergangszeit
375 bis 2025 ein. In dieser wird der Umstieg auf alternative Heizungsarten gesondert gefördert. Ab
376 2025 sprechen wir uns für eine finanzielle Förderung alternativer Heizmethoden z.B. über eine
377 „Abwrackprämie“ für Ölheizungen aus.

378 **13. Die Aufforstung der Wälder**

379 Der Wald ist eine bedeutende CO₂-Senke. Deshalb ist die Waldrodung in anderen Teilen der Welt
380 gleichzeitig aber auch für rund elf Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich.
381 Hauptsächlich betroffen sind hierbei tropische Wälder in Brasilien, Afrika und Südostasien, welche
382 wichtige CO₂-Senken und als „Grüne Lungen“ der Erde bekannt sind. Wir fordern die
383 Bundesregierung daher dazu auf, sich auf internationaler Ebene verstärkt für den Schutz dieser
384 Wälder einzusetzen. Dies bedeutet einerseits, erfolgreiche, aber noch zu kleine Projekte wie die
385 Waldkohlenstoffpartnerschaft (FCPF) auf noch mehr staatliche und private Akteure auszuweiten.
386 Andererseits müssen auch beim Abschluss internationaler Abkommen beispielsweise bezüglich des
387 Freihandels Klauseln eingerichtet werden, welche den häufig unwiederbringlichen Verlust weiterer
388 Waldflächen etwa durch die Ausweitung landwirtschaftlicher Flächen verhindern. Im Rahmen der
389 Entwicklungszusammenarbeit könnte den betroffenen Ländern ein wirtschaftlicher und techno-
390 logischer Ausgleich gewährt werden.

391 Neben den internationalen Aktivitäten zur CO₂-Ausstoß-Vermeidung, muss Deutschland auch
392 selbst handeln: Durch Brände, Dürre, Stürme und insbesondere Schädlinge sind in Deutschland im
393 Jahr 2018 über 110.000 Hektar Wald verloren gegangen. Diese Fläche muss durch ein nationales
394 Wiederaufforstungsprogramm bis 2021 zurückgewonnen werden und auch darüber hinaus eine
395 Aufforstung und Ausdehnung unserer Wälder stattfinden. Durch qualitativ hochwertige
396 Anpassungen der Bestände mit Arten, die sich den neuen biotischen und abiotischen Bedingungen
397 besser anpassen können, werden die Wälder widerstandsfähiger. Auch die Junge Union wird ihren
398 Beitrag zur Aufforstung leisten und die Kampagne „Jedes Mitglied pflanzt einen Baum“ ins Leben
399 rufen.

400 Zudem müssen die Investitionen in Forschung und Aufklärung darüber, welche Arten in Zukunft
401 resistent genug sein werden, deutlich vergrößert werden. Dabei sollen Monokulturen vermieden

402 werden. Ebenso ist darüber öffentlichkeitswirksam aufzuklären, welche Pflanzenarten besonders
403 geeignet für die heimischen Tierarten sind. So soll gleichzeitig die Artenvielfalt erhalten und
404 gesteigert werden. Zudem muss der Staat aktiv werden. Sowohl hier in Deutschland als auch im
405 Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit durch Kooperationen mit den lokalen Regierungen und
406 der Bevölkerung muss er aktiv die Wiederaufforstung vorantreiben und zusätzlich Anreize für
407 private Investitionen in Aufforstungsprogramme setzen. Alle Wiederaufforstungsbemühungen
408 müssen selbstverständlich ökologisch sinnvoll und nachhaltig erfolgen.

409 Waldflächen, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, müssen sowohl unter
410 ökonomischen Aspekten als auch unter Berücksichtigung von Kohlenstoffdioxidbindungen
411 bewirtschaftet werden. Ziel muss eine naturgemäße Waldwirtschaft mit einer nachhaltigen
412 Holznutzung sein, um Wald-, Produkt- und Substitutionsspeicher optimiert für die Kohlenstoff-
413 dioxidbindung nutzen zu können. –Das Roden von Wäldern zur Schaffung von Windparks ist in
414 diesem Zusammenhang paradox und sollte nur in solchen Ausnahmefällen genehmigungsfähig sein,
415 in denen einerseits ein positiver Nettoeffekt für das Klima klar belegbar ist und andererseits kein
416 sinnvoller Alternativstandort gefunden werden kann. Zur Wiederaufforstung von Wäldern nach
417 Extremwetterereignissen werden finanzielle Hilfen und Beratungsleistungen zum Waldumbau
418 angeboten. Zudem muss im Zuge der praktischen Umsetzung auch die Verfügbarkeit junger Bäume
419 durch Baumschulen gewährleistet sein.

420 **14. Die klimafreundliche Landwirtschaft**

421 Die Landwirtschaft ist für einen vergleichsweise geringen Anteil von 7,3 Prozent der deutschen
422 Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Im Unterschied zu anderen Wirtschaftszweigen stellen
423 Land- und Forstwirtschaft nicht nur Quellen, sondern auch Senken für Treibhausgase durch die Spei-
424 cherung von CO₂ in Biomasse zur Verfügung. Neben der Nahrungsmittelproduktion werden so auch
425 fossile Energieträger ersetzt und somit CO₂ eingespart. Unser Ziel ist es, durch den Einsatz digitaler
426 Hilfsmittel Dünger und Pflanzenschutzmittel zielgerichteter und damit effizienter in der Landwirt-
427 schaft einzusetzen und deren Menge langfristig zu reduzieren. Neben einer flächendeckenden
428 Breitband- und 5G-Versorgung ist hierfür eine kostenlose Bereitstellung des RTK-Signals auf
429 Bundesebene notwendig, um eine zielgenaue Navigation auf einen bis zwei Zentimeter zu
430 ermöglichen. Zudem müssen auf europäischer Ebene offene Datenmanagementsysteme mit
431 standardisierten Datenformaten zur Verfügung stehen, um eine größtmögliche Unabhängigkeit
432 bieten zu können und eine Abhängigkeit von einigen wenigen IT-Unternehmen zu verhindern.

433 Gülle, Gärreste und Festmist sind wichtige Bestandteile der Düngung unserer Felder. Technologien,
434 welche die präzise und emissionsarme Einbringung von Gülle erleichtern, müssen zukünftig stärker
435 in der Agrarförderung berücksichtigt werden. Der Transport von Gülle quer durchs Land und über
436 Ländergrenzen hinaus sollte kein Modell für die Zukunft sein. Wir fordern deshalb, den Fokus
437 weiterhin auf die Etablierung der Gülleseparierung zu legen.

438 Für den Transport von Lebensmitteln – egal ob frisch oder Dauerwaren – werden lange Distanzen
439 zurückgelegt. Obst und Gemüse werden saisonunabhängig im Supermarkt das ganze Jahr
440 erwartet. Zur Vermeidung der langen Transportwege ist die Regionalvermarktung von
441 Lebensmitteln zu stärken und die bürokratischen Anforderungen an den Eigenvertrieb sind zu
442 reduzieren. Gleichzeitig ist das Bewusstsein der Bevölkerung für regionale Produkte, die keine
443 weiten Transportwege zurückgelegt haben, durch ein Regionalitätssiegel für Lebensmittel zu

444 stärken. Dieses Siegel kann auch an Restaurants und Kantinen verliehen werden.

445 **III. Den gesellschaftlichen Wandel gestalten – Rahmenbedingen schaffen**

446 Mit unserem Klimakonzept wollen wir konkrete Maßnahmen anschieben, die einen Neuanfang in der
447 deutschen Klimapolitik bedeuten. Wichtig ist aber auch, das nachhaltige Handeln in den Köpfen der
448 Menschen zu verankern. Mit staatlichen Anreizen kann man Lenkungswirkungen beeinflussen,
449 handeln muss jeder einzelne Bürger. Denn wenn jeder seinen Beitrag leistet, ist das der effizienteste
450 Klimaschutz. Wir wollen dafür gute Rahmenbedingungen schaffen und das Bewusstsein in der
451 Gesellschaft schärfen.

452 **Fahrradverkehr stärken**

453 Der Fahrradverkehr bietet in Städten und auch auf Pendelstrecken eine klimafreundliche Alterna-
454 tive zum Auto. Die verstärkte Nutzung von Fahrrädern wird aber oftmals erschwert. Deshalb wollen
455 wir neue Rahmenbedingungen setzen, um den Umstieg auf das Rad zu erleichtern. Der Bau von
456 Fahrradwegen muss in der Stadtplanung und auch in der übergeordneten Raumplanung stärker be-
457 achtet werden. Zudem muss der verstärkte Bau von Radschnellwegen vorangetrieben werden. Die
458 Länder sollen dabei die Haushaltsansätze für den Ausbau von Radwegen erhöhen und die
459 Kommunen beim Ausbau der Radwegeinfrastruktur unterstützen. Diese Straßen müssen möglichst
460 frei von motorisiertem Verkehr und Ampeln sein. Die zusätzlich geschaffene Infrastruktur wird dabei
461 nicht dem motorisierten Verkehr entzogen und wird auch für Einpendler aus dem Umland der
462 größeren Städte eine echte Alternative zum Auto.

463 **Nachhaltige Finanzprodukte auf den Weg bringen**

464 Die Nachfrage nach Finanzprodukten, die Umweltschutz, soziale Aspekte oder eine nachhaltige Un-
465 ternehmensführung besonders berücksichtigen, steigt auch an den Finanzmärkten. Wir wollen den
466 Menschen mit zuverlässigen Indikatoren, nach denen einzelne Finanzprodukte auf diese Faktoren
467 hin überprüft werden können, die Möglichkeit geben, diese Produkte noch besser zu verstehen und
468 zu nutzen. Wir fordern daher, die Europäische Taxonomie-Verordnung zügig publik zu machen und
469 in der Fläche umzusetzen. Diese Verordnung hat das Ziel, deutlich mehr Transparenz in das Finanz-
470 wesen zu bringen. In einem zweiten Schritt muss zur Erhöhung der Nachfrage nach nachhaltigen
471 Investments die Kapitalertragssteuer auf entsprechend zertifizierte Finanzprodukte gesenkt
472 werden.

473 **Mit Bildung Bewusstsein schaffen**

474 Wir fordern Nachhaltigkeit als Bildungsbestandteil. Viele Menschen, die sich umweltbewusst ver-
475 halten wollen, sind von gegensätzlichen Aussagen zum Klima- und Umweltschutz verunsichert: Sind
476 Elektro-Autos trotz ihrer umweltschädlichen Herstellung wirklich klimaschonender? Ergibt es wirk-
477 lich Sinn, den Müll zu trennen, wenn doch vermeintlich alles in derselben Müllverbrennungsanlage
478 landet? Solche Wissenslücken führen zu Frustration und mittelfristig völliger Gleichgültigkeit. Dem
479 müssen wir als Gesellschaft mit Bildungsprogrammen und Aufklärungskampagnen begegnen.
480 Weiterhin muss mit Aufklärungskampagnen der Verunsicherung in den unterschiedlichen Bereichen
481 begegnet werden. Umweltbewusstsein und effiziente Energienutzung sollten in allen
482 Lebensbereichen berücksichtigt und durch konkrete Aktivitäten und Projekte erfahrbar gemacht

483 werden.

484 **Regionen lebenswert machen**

485 Naturräume in der Stadt und auf dem Land schaffen Erholungsräume für die Menschen, sorgen für
486 ein besseres Mikroklima und machen unsere Städte lebenswerter. Die von der Bundesregierung
487 2019 ergriffene Initiative „Masterplan Stadtnatur“ geht dabei in die richtige Richtung. Damit diese
488 grüne Infrastruktur neben ökologischen auch wirtschaftlichen und sozialen Mehrwert bietet, sollten
489 Hausbesitzer sich vermehrt um Fassaden- und Dachbegrünungen bemühen sowie ökologisch tote
490 Flächen wie Schottergärten vermeiden. Auch die Kommunen sollten bei der Pflege ihrer öffentlichen
491 Flächen mit gutem Beispiel vorangehen und insektenfreundliche Blühwiesen pflanzen sowie die
492 abendlichen und nächtlichen Straßenbeleuchtungen auf LED-Technik umstellen sowie
493 insektenfreundlicher gestalten. Zudem müssen in den Kommunen die Bauleitplanungen so
494 ausgerichtet werden, dass die Flächenversiegelung weiter reduziert wird. Dabei muss darauf
495 geachtet werden, dass die vorhandenen Flächen vernetzt und beispielsweise Industriebrachen auch
496 entsiegelt werden, um neue grüne Strukturen und Wasserflächen zu schaffen. Gleichzeitig kann so
497 Niederschlag direkt versickern und die Grünpflanzen können gespeichertes Regenwasser durch
498 Verdunstung abgeben und so kühlend wirken.

499 **Lebensmittelverschwendung bekämpfen**

500 Besonders in den westlichen Industrieländern beobachten wir eine hohe Verschwendung von
501 Lebensmitteln. So werden in Europa rund 50% der Lebensmittel weggeworfen, obwohl diese noch
502 zum Verzehr geeignet sind. Während deutsche Supermärkte und Discounter durch effektive Bedarf-
503 und Logistikplanung und durch freiwillige Kooperation mit Hilfsorganisation, wie der Tafel, bereits
504 seit Jahren die Lebensmittelverschwendung zu minimieren versuchen, müssen auch die privaten
505 Haushalte vom nachhaltigen Umgang mit Lebensmittel aufgeklärt werden. Grundlegendes Problem
506 sind hierbei die zum Großteil vollkommen überzogenen Mindesthaltbarkeitsdaten einiger Produkte.
507 Lebensmittel, wie beispielsweise Nudeln, Reis oder Wasser, bräuchten keine Haltbarkeitsdaten. Die
508 Junge Union fordert daher eine komplette Überprüfung des Mindesthaltbarkeitsdatums auf
509 Lebensmitteln. Dabei ist beispielsweise vorstellbar, dass neben einem Mindesthaltbarkeitsdatum
510 ein Datum der durchschnittlichen Haltbarkeit ergänzt wird, welches der zusätzlichen Orientierung
511 dient.

512 **IV. Der internationalen Verantwortung gerecht werden**

513 Die Folgen des Klimawandels sind in einigen Teilen der Welt noch stärker spürbar als in Deutschland
514 und können zur Überlebensfrage werden. So hat es beispielsweise im äthiopisch-somalischen
515 Grenzgebiet seit mehr als drei Jahren nicht geregnet, was eine Ursache für die Flucht von 20
516 Millionen Menschen aus der Dürreregion ist, weil sie ihre Lebensgrundlage verloren haben. Wenn
517 wir Vorreiter beim Klimaschutz sein wollen, müssen wir in Entwicklungs- und Schwellenländer
518 investieren und Knowhow exportieren. Wir fordern die Bundesregierung auf, einen festgelegten
519 Anteil der Entwicklungshilfe für umweltfreundliche Zukunftstechnologien einzusetzen. In der
520 marokkanischen Wüste investiert Deutschland schon jetzt 800 Millionen Euro in den Ausbau des
521 modernsten Solarkraftwerks der Welt, das 1,3 Millionen Menschen mit erneuerbarem Strom
522 versorgen kann. Dass Deutschland seinen Beitrag im Grünen Klimafonds der Vereinten Nationen auf
523 1,5 Milliarden Euro verdoppelt, ist ebenfalls ein richtiges Signal. Die Junge Union Deutschlands

524 unterstützt den von der EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen eingebrachten Vor-
525 schlag des „Green New Deal“. Der Fokus auf eine europaweite Klimaneutralität im Jahr 2050, die
526 durch ein Investmentpaket in Technologie und Forschung erzielt werden soll, ist der richtige Weg,
527 die oben genannten Punkte schnellstmöglich nicht nur national, sondern gesamteuropäisch zu
528 lösen. Absprachen zum Klimaschutz im Rahmen des G20-Formats als informelles Gremium der
529 Industrie- und Schwellenländer werden dazu beitragen, die wichtigsten Akteure zu konzertierten,
530 gemeinsamen Maßnahmen zu bewegen. Deutschland muss seiner Verantwortung global gerecht
531 werden: Die Bundesregierung muss sich deshalb in allen relevanten Kreisen für innovative
532 Lösungen einsetzen und die „Made in Germany“-Lösungen vermarkten.