

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

70. Sitzung
9. August 2021

Beginn: 10.01 Uhr
Schluss: 13.30 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Dr. Michael Efler (LINKE) beantragt, die TOP 1 a und b nach hinten zu legen, um die Lektüre der eingebrachten Änderungsanträge zu ermöglichen. Außerdem solle der TOP 2 vertagt werden, da die Koalition einen eigenen Antrag einbringen werde.

Frank Scholtysek (AfD) kritisiert, dass die Änderungsanträge zu TOP 1 a und b zu kurzfristig vorgelegt worden seien, daher sei eine Vertagung des TOP 1 angemessen.

Vorsitzender Oliver Friederici merkt an, dass die Änderungsanträge zu TOP 1 a und b erst 35 Minuten vor Beginn der Sitzung eingereicht und dann durch das Ausschussbüro unverzüglich weitergeleitet worden seien. Einen zehnteiligen Änderungsantrag kurz vor Beginn einzureichen, sei ein bisher ungekannter Vorgang.

Daniel Buchholz (SPD) wendet ein, dass ein kurzfristiges Einreichen von Änderungsanträgen in der vorherigen Legislaturperiode in der rot-schwarzen Koalition im Ausschuss für Stadtentwicklung und Wohnen ebenfalls vorgekommen sei, als eine Stunde nach Beginn einer Sitzung ein 20-seitiger Antrag eingereicht worden sei. Darüber hinaus sei das Energiewendegesetz angesichts des immer drängenderen Problems des Klimawandels eines der bedeutendsten Gesetze der bald endenden Legislaturperiode. Bei Bedarf könne der Ausschuss eine Lesepause beschließen, aber der Antrag solle noch heute beraten und beschlossen werden.

Danny Freymark (CDU) unterstützt die Vertagung des TOP 1 auf die nächste Sitzung. Ziel der Koalition sei es wohl, den Antrag für den Hauptausschuss am Mittwoch durchzubringen. Angesichts dessen sei diese Kurzfristigkeit noch unverständlicher.

Henner Schmidt (FDP) erhebt Einspruch gegen eine Vertagung des TOP 2. Seit Beginn der Legislaturperiode gebe es dazu Anträge, daher sei es unnötig, dass die Koalition kurz vor Ende der Legislaturperiode einen eigenen Antrag einreiche. Bezüglich des Änderungsantrags zu TOP 1 a und b sei eine Lesepause zu befürworten.

Der **Ausschuss** beschließt, TOP 2 (alt) zu vertagen, TOP 1 a und b erst nach TOP 2 (neu) und TOP 3 (neu) zu behandeln sowie eine 15-minütige Lesepause einzurichten.

Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

- | | |
|--|----------------------|
| c) Antrag der Fraktion der FDP | 0409 |
| Drucksache 18/3202 | UmVerk(f) |
| Eine Wasserstoff-Strategie für Berlin und Brandenburg | EuroBundMed* |
| | WiEnBe* |

Henner Schmidt (FDP) vertritt die Meinung, dass Wasserstoff ein wesentlicher Teil der zukünftigen Energieversorgung sein werde. Deshalb solle statt kleinteiliger Pilotprojekte eine Wasserstoffstrategie angestoßen werden, die die Potenziale der Länder Berlin und Brandenburg nutze sowie deren Großverbraucher einbeziehe, um eine kritische Masse zu erreichen, die die Investitionen in die Leitungsnetze erleichtere.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) weist darauf hin, dass es unter der Federführung der SenWiEnBe bereits eine berlin-brandenburgische Wasserstoff-Roadmap in Arbeit sei, mit dem Ziel, die Stärkung der Wasserstoffherzeugungswirtschaft bei den strategischen Planungen der beiden Länder zu berücksichtigen.

Dr. Felix Groba (SenWiEnBe) erläutert ergänzend, dass in Brandenburg Ende August/Anfang September 2021 die Wasserstoff-Roadmap erarbeitet werde, um Rahmenbedingungen festzulegen sowie einzelne Maßnahmen zu identifizieren, die geeignet seien, die Wasserstoffwirtschaft anzuschieben. Das Land Berlin unterstütze Potenzialstudien des H2Berlin-Netzwerks zur Identifizierung von öffentlichen und privatwirtschaftlichen Anwendungen und bemühe sich um eine bundesgeförderte Konzeptstudie als High-Expert-Region, um Potenziale und Wasserstoff-Hubs in Berlin zu identifizieren. Im kleineren Maßstab würden zum Beispiel bereits die Berliner Feuerwehr, die Polizei sowie die BVG Wasserstofffahrzeuge verwenden bzw. H2-Range-Extender prüfen.

Henner Schmidt (FDP) kritisiert, dass die genannten laufenden Anwendungsbeispiele zu kleinteilig seien und der Senat grundlegende Fragen nicht beantwortet habe. Würden die großen industriellen Verbraucher, die Anwendung von Wasserstoff im Pkw-Bereich, die Bereitstellung von Wärme und eine Zusammenarbeit mit Leitungs- und Pipeline-Anbietern, damit diese Investitionen tätigen könnten, in der Strategie mitgedacht und eingebunden?

Dr. Michael Efler (LINKE) hält entgegen, dass Wasserstoff gezielt eingesetzt werden müsse. Nur grün erzeugter Wasserstoff sei sinnvoll, da eine Erzeugung mit Erdgas klimaschädlich sei, außerdem habe Wasserstoff eine schlechte Energieeffizienz und sei somit im Vergleich zu

anderen Lösungen wie der Elektromobilität im Pkw-Bereich, Wärmepumpen und Wärmedämmung zu teuer und wenig sozialverträglich. Sinnvolle Einsatzmöglichkeiten gebe es etwa im Schwerlastverkehr, Schiffsverkehr sowie in der Industrie.

Dr. Stefan Taschner (GRÜNE) stimmt dem Vorredner zu, dass Wasserstoff nur dort interessant sei, wo es keine äquivalente Technologie gebe, da grüner Wasserstoff selten und teuer sei. Seine Fraktion sehe keine echte Anwendung in Berlin, begrüße jedoch eine Strategie, um als führender deutscher Forschungsstandort die Technologie weiterzuentwickeln.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) pflichtet seinen Vorrednern bei. Wasserstoff im Pkw-Bereich sei keine Alternative.

Dr. Felix Groba (SenWiEnBe) erläutert, dass es Anfang des Jahres eine brandenburgische Veranstaltung mit Berliner und brandenburgischen Stakeholdern aus Wirtschaft, Industrie, Mobilität und Wärme gegeben habe, um Bedarfe und Synergien zu identifizieren. Da es in Berlin keine industriellen Verbraucher wie Stahl- oder Zementwerke gebe, lägen die Anwendungsmöglichkeiten in den Sektoren der gewerblichen Nutzung sowie der Mobilität und Wärme. Im Wärme-Bereich brauche es aber noch konkretere Daten zu dezentralen und zentralen Anwendungen. Pilotprojekte seien nötig, da die Industrie derzeit nicht im Stand sei, 100 Prozent grünen Wasserstoff zu erzeugen und zu verbrauchen.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Ablehnung des Antrags Drucksache 18/3202 mit geändertem Berichtsdatum 15. September 2021 sowie 31. Dezember 2021 zu empfehlen.

Punkt 2 der Tagesordnung (alt)

- | | | |
|----|--|---|
| a) | Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/3465
Gesetz zur Änderung des Berliner
Naturschutzgesetzes und des Berliner
Wassergesetzes | 0436
UmVerk(f)
Sport* |
| b) | Antrag der AfD-Fraktion
Drucksache 18/0354
Erste Änderung zum Gesetz über Naturschutz und
Landschaftspflege von Berlin | 0058
UmVerk |

Vor Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

Punkt 2 der Tagesordnung (neu)

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/3750

**Auch auf dem Wasser gibt es Regeln –
Wasserschutzpolizei ausstatten, Anwohner und
Wassersportler schützen**

[0445](#)
UmVerk
InnSichO(f)
Sport

Oliver Friederici (CDU) erläutert, das Ziel des vorgelegten Maßnahmeplans sei, Anwohner, Wassersportler und Besucher der Gewässer zu schützen und die Wasserschutzpolizei zu stärken. Vergehen wie unter dem Wasser liegende Auspuffanlagen, Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Sport- und Speedboote und daraus resultierender Wellenschlag gefährdeten Wassersportler, schädigten die Uferlinie und könnten mit der derzeit vorhandenen Technik kaum geahndet werden.

Henner Schmidt (FDP) begründet den Änderungsantrag damit, dass das Land Berlin wegen fehlender Zuständigkeit keine GPS-Pflicht für Boote verordnen könne und mit einer App-Entwicklung überfordert sei. Der Vorschlag, Toilettenanlagen bereitzustellen, sei richtig, aber Verursacher und Betreiber müssten in die Finanzierung eingebunden werden.

Oliver Friederici (CDU) wendet ein, dass eine bundesgesetzliche Regelung zu lange dauere, technisch sei das leichter umzusetzen.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) weist darauf hin, dass dem Land Berlin die gesetzgeberische Kompetenz fehle, das Betriebsgeräusch von Motorbooten, das bei maximal 75 Dezibel liege, zu regeln. Eine GPS-Pflicht sei unverhältnismäßig und technisch aufwendig. Die SenUVK errichte mit einem Investitionsprogramm bereits verstärkt Toiletten in Grünanlagen, wo noch keine entsprechende Infrastruktur vorhanden sei. Eine Errichtung im Umfeld Berliner Wasserstraßen, die nicht zulasten des Steuerzahlers geschehe, sei begrüßenswert, müsse aber im Parlament als Haushaltsgesetzgeber diskutiert werden.

René Behrendt (Wasserschutzpolizei Berlin) erläutert, dass vor allem Lärm ein Problem sei, der in konstruktionsbedingtem Lärm der Boote und verhaltensbedingtem Lärm, etwa durch sogenannte Partyboote, unterschieden werden müsse. Die stärkere Nutzung der Wasserflächen sei begrüßenswert, aber eine kleine Zahl von Menschen verstoße wiederholt gegen Regelungen und verursache Gefahrensituationen. Es gebe Maßnahmenkonzepte, um zu den Uhrzeiten, wo die Wasserschutzpolizei gefordert sei, vor Ort zu sein. Dazu brauche es vor allem eine angemessene Ausstattung mit Sachmitteln für das bereits vorhandene Personal.

Danny Freymark (CDU) unterstreicht den noch bestehenden weiteren Diskussionsbedarf und die Bedeutung für die nächste Legislaturperiode. Bei Beachtung der Regeln sei die Nutzung der Gewässer zu begrüßen. Welche konkreten Forderungen habe die Wasserschutzpolizei und sei der Vorschlag der CDU-Fraktion, ein GPS-Ortungssystem ähnlich der App Flightradar24 für Boote einzuführen, im Sinne der Polizei? In Bezug auf die Finanzierung der Toilettenhäuser sei die Forderung der FDP, die Benutzer miteinzubeziehen, verständlich.

Georg Kössler (GRÜNE) betont, dass seine Fraktion Elemente des Antrags, wie die Aufstellung von Toiletten, das Prüfen von Beschränkungen der Lärmemissionen von Motorbooten

und die Aufstockung der Wasserschutzpolizei, teile. Es gebe aber Bedenken bezüglich des geforderten GPS-Systems und dem Datenschutz, auch sei der Duktus des Antrags zu fordernd. Das Thema müsse Teil der kommenden Koalitionsverhandlungen werden, und die Fraktion der Grünen werde sich für eine nachhaltige, diverse und möglichst nichtkommerzielle Nutzung der Berliner Gewässer einsetzen.

Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE) fragt, ob sich die Berliner Wasserschutzpolizei ein Verbot für benzin- und dieseltreibene Boote vorstellen könne. Eine weitere Frage sei, wie die Polizei gegen die zunehmende Nutzung von Jetskis, deren Fahrer sich und andere gefährdeten, vorgehe. Dieser Egoismus sei auf Land und Wasser unangebracht.

Daniel Buchholz (SPD) betont die besondere Lärmbelästigung der Gewässeranwohner, die das Handeln der Landespolitik verlange, der Antrag diene jedoch vor allem der Profilierung der CDU. Eine Frage sei, ob es Probleme der Zuständigkeit auf Bundes- und Landeswasserstraßen gebe. Würden die seitens der Polizei durchgeführten Kontrollen auch zu Anzeigen und Verfahren führen? Inwiefern sei eine Änderung der Landesschiffahrtsverordnung geboten, etwa um die Nutzung von Motorbooten, die einen bestimmten Lärmemissionswert überschritten, auf bestimmten Wasserwegen zu bestimmten Uhrzeiten einzuschränken?

Tino Schopf (SPD) unterstreicht, dass die Koalition die Intention des Antrags teile, gleichwohl gebe es bereits angesprochene Mängel. Das Ende der Legislaturperiode sowie die angespannte Finanzlage behinderten ein sofortiges Handeln. In Bezug auf die Forderung des Antrags, die Ausstattung der Wasserschutzpolizei mit zusätzlich angemieteten Zivilbooten zu stärken, sei zu prüfen, ob das die bestehende Flotte von 16 Streifenbooten und 4 Zivilbooten sinnvoll verstärken könne. Könnten diese im Schadensfall von der polizeieigenen Werft repariert werden?

Katalin Gennburg (LINKE) kritisiert, dass der Antrag Ausdruck der üblichen Regelungspolitik der CDU-Fraktion sei. Die vielfältige private Nutzung der Gewässer sei wertvoll, aber im Antrag würden Entwicklungen wie die neue Binnenschiffahrtsverordnung des Bundesverkehrsministeriums, die kleinere Boote und Kulturflöße benachteilige, ein Ankerverbot sowie fehlende öffentliche Liegeplätze und die dadurch erschwerte Nutzung der Wasserflächen durch finanziell Schwächere nicht thematisiert. Der Begriff des „Partyboots“ sei rechtlich unscharf und wenig praktikabel.

René Behrendt (Wasserschutzpolizei Berlin) antwortet, dass die Wasserschutzpolizei vor allem mit einem dreisäuligen Bootskonzept auf die intensivere Nutzung der Wasserflächen reagiere. In den kommenden Jahren müssten fünf neue Streifenboote mit Kosten von je 1 Mio. Euro beschafft werden, um die durchschnittlich 55 Jahre alten Boote zu ersetzen. Als zweite und dritte Säule habe die Polizei drei Hartschalenboote mit Schlauchkörper – RIB-Boote –, die auf der Unteren Havel-Wasserstraße bereits erfolgreich eingesetzt würden, sowie zwei Jetskis beschafft, um Geschwindigkeitsverstöße ahnden zu können. Die Polizei benötige vor allem eine Finanzierung der zweiten und dritten Säule, sodass zwei bis drei weitere RIB-Boote zu je 145 000 Euro beschafft werden könnten.

Die Feststellung eines Verstoßes durch eine GPS-Pflicht reiche rechtlich nicht aus, da auch der Verursacher eindeutig identifiziert werden müsse. Dazu sei es nötig, das Personal an den Orten und zu den Zeiten, an denen die Verstöße erfahrungsgemäß schwerpunktmäßig statt-

fänden, mit RIB-Booten und Jetskis einzusetzen. Eine Pflicht zu einem elektrischen Antrieb könne sich die Polizei auf bestimmten Gewässern vorstellen. Grundsätzlich seien Jetskis und Speedboote bereits jetzt aufgrund der erreichten Geschwindigkeiten in Berlin legal kaum nutzbar.

Probleme bei der Zuständigkeit gebe es nicht, aber Bund und Land müssten ihre jeweiligen Aufgaben erfüllen. Auf 95 Prozent der Wasserstraßen in Berlin sei der Bund zuständig, daher würden dort aufgetretene Verstöße an die Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt gemeldet.

Es gebe Vorwürfe, dass Bootsnutzer in Gewässer urinieren, eine Beweisführung sei jedoch schwierig, und Gewässerproben der Rummelsburger Bucht zeigten keine starke Belastung. Gerade diese Bucht sei ein Brennpunkt und würde durch die Wasserschutzpolizei Ost überwacht. Partyboote hätten in der Regel eine Toilette an Bord und die Toilettenangebote an Land würden nachweislich ebenfalls genutzt.

Die Wasserschutzpolizei habe vier Zivilboote im Einsatz, die in der Szene aber bekannt seien. Eine Anmietung von Zivilbooten sei jedoch keine langfristige Lösung, da deren Aussehen ebenfalls bald bekannt sei. Nachteilig sei auch, dass Schäden nur in der Werft des Vermieters repariert werden könnten. Eine mögliche Lösung sei ein regelmäßiger Wechsel der Einsatzorte der vorhandenen Zivilboote.

Partyboote ließen sich als Boote mit einer Vielzahl von Menschen an Bord, von denen gerade tagsüber entsprechender Lärm emittiert werde, definieren. Die Frage sei, ob Berlin als Metropole dies teilweise akzeptieren müsse. Es sei nicht das Ziel, jegliche Partybootnutzung zu unterbinden, daher suchten die Polizeistreifen meist niedrigschwellig das Gespräch, was oftmals erfolgreich sei. Die Wasserschutzpolizei fordere seit Längerem, beispielsweise am Rummelsburger See, ein Anker- und Liegeverbot zu den Nachtdienststunden. Dort sei der Bund zuständig und ein Ankerverbot zu Nachtzeiten sei bisher nicht erlassen worden. Wenn Bootsnutzer nächtens Lärm verursachten, fahre ein Streifenboot aus und prüfe dies. Eine mögliche Maßnahme sei dann etwa das Beschlagnahmen von Tonwiedergabegeräten.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) teilt mit, dass der Grenzwert in Brandenburg und Berlin identisch sei. Berlin solle mit seinen Wasserstraßen eine attraktive Stadt bleiben. Zugleich erwarte man, dass sich die Menschen an die Regeln hielten. Auf den Gewässern gebe es Konflikte unterschiedlicher Art, für die man kluge Lösungen finden müsse. Die Rummelsburger Bucht sei ein Hotspot; er glaube, dass man hier Lösungen finden und die Lärmproblematik in den Griff bekommen könne. Bei der BinSchStrO-Novellierung schein das Differenzierungsvermögen etwas verlorengegangen zu sein. In Berlin gebe es ein Problem mit Vollzugsverzögerungen. Deshalb sei die Forderung nach mehr Personal und Ausstattung berechtigt. Nicht geeignet seien Überlegungen, die Ausnahmeregelung, Boote bis zu 24 Stunden stillzulegen, grundlegend zu streichen. Bei der Rummelsburger Bucht müsse es andere Möglichkeiten geben. Friedliche Wassersportler/-innen sollten nicht bestraft werden. Er habe sich in diesem Sinne an das BMVI gewandt und vernommen, dass es noch Bewegung gebe.

Harald Laatsch (AfD) fragt, was mit dem Transitverkehr passiere, wenn man eine Vorschrift für Elektromotoren innerhalb Berlins erlasse.

Tino Schopf (SPD) erkundigt sich, wie viele Beschwerden es von Anwohnerinnen/Anwohnern am Wannsee, an der Scharfen Lanke und an der Rummelsburger Bucht gegeben habe.

René Behrendt (Wasserschutzpolizei Berlin) führt aus, dass es für die gewerbliche Schifffahrt Ausnahmen geben müsse. Zahlen zu den Lärmordnungswidrigkeiten könne er nachliefern. Es sei wichtig, jede angezeigte Lärmordnungswidrigkeit zur Verfolgung zu bringen, auch wenn sie nicht zum Erfolg führe, um die Beschwerden ernst zu nehmen. Durch Corona bedingte Einschränkungen hätten im letzten Jahr zu einem etwas verzerrten Bild geführt.

Der **Ausschuss** lehnt den FDP-Änderungsantrag ab und beschließt, die Ablehnung des Antrags Drucksache 18/3750 zu empfehlen.

Punkt 3 (neu) der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/3751

**Schneller und sicherer an den Einsatzort – ein
digitales Blaulicht für Berliner Einsatzfahrzeuge**

[0446](#)
UmVerk
InnSichO(f)

Henner Schmidt (FDP) plädiert dafür, Einsatzfahrzeugen die Möglichkeit zu geben, Ampeln zu schalten und in Zukunft eine „blaulichtähnliche Sache“ an den Ampeln zu machen, um den Einsatz der Einsatzfahrzeuge sicherer zu gestalten.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt nach dem Stand der Technik, den Standards beim digitalen Blaulicht und den Auswirkungen auf den Berliner Haushalt. Er befürchte, dass der Antrag zu früh komme, weil die Technik bei den Berliner LSA wahrscheinlich nicht anwendbar sei.

Tino Schopf (SPD) macht geltend, dass sich der Senat mit den aktuellen technologischen Erkenntnissen befasse und ein optimiertes Navigationssystem angedacht sei. Eine automatisierte Grüne Welle könne ein wichtiger Baustein sein. Wie sei der Stand beim Projekt HALI? Sei es bereits evakuiert worden? Wann solle es in Berlin ausgeweitet werden?

Frank Niegeloh (SenUVK) erklärt, dass er zu HALI nichts sagen könne. Es gebe noch kein festes technisches System, sondern momentan zwei grundsätzliche technologische Basen: WLANp, das von vielen Verkehrsexperten favorisiert werde, und ein 5G-basiertes System, das von den großen Fahrzeugherstellern favorisiert werde. Noch habe sich kein System durchgesetzt. Das WLANp-System könne bislang nur ein Serienfahrzeug – VW Golf 8 – technisch nutzen. Es werde voraussichtlich drei bis fünf Jahre dauern, bis sich ein System durchgesetzt habe oder beide Systeme parallel geschaltet werden könnten.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des Antrags Drucksache 18/3751 zu empfehlen.

[Lüftungspause von 11.39 bis 12.12 Uhr]

Punkt 1 der Tagesordnung

- a) Vorlage – zur Beschlussfassung – [0434](#)
Drucksache 18/3567 UmVerk(f)
Gesetz zur Änderung des Berliner Haupt
Energiewendegesetzes und des Allgemeinen WiEnBe*
Zuständigkeitsgesetzes

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 29.04.2021

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0326](#)
Umsetzung des Energiewendegesetzes in der Praxis UmVerk
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 10.09.2020

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) verweist auf die Hochwasserkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Auch in Berlin erlebe man die teils dramatischen Auswirkungen des Klimawandels immer deutlicher. Bäume in den Berliner Forsten seien in verstärktem Ausmaß abgängig. Berlin müsse beim Klimaschutz konsequenter vorgehen. Dies wolle man mit der vorliegenden Novellierung erreichen. Der Senat habe bereits im Dezember 2019 deutlich gemacht, dass es eine Klimanotlage gebe und man der Verantwortung gerecht werden müsse. Die Berliner Klimaschutzziele würden angehoben. Man mache mit der Vorreiterrolle der öffentlichen Hand ernst und steige in eine ökologische Regulierung der Fernwärme ein. Berlin nehme Kurs auf den Zielpfad des Pariser Klimaschutzabkommens. Öffentliche Gebäude in Berlin würden künftig grundsätzlich nach höchsten Energie- und Effizienzstandards gebaut und saniert. Eine neue Solarpflicht für öffentliche Gebäude gelte sowohl für Neubauten als auch für Bestandsgebäude und betreffe grundsätzlich 100 Prozent der nutzbaren Dachfläche. Mit der Umstellung aller öffentlichen Flotten auf CO₂-freie Antriebe spätestens 2030 solle Berlin im bundesweiten Vergleich Vorreiter sein. Mit dem bundesweit einmaligen Einstieg in die Regulierung der Fernwärme werde das Klimaschutzpotenzial des Berliner Fernwärmenetzes in den Blick genommen. Man wolle die Netze für die Durchleitung öffnen, denn es sei wichtig, mehr erneuerbare Wärme und mehr Abwärme in die Netze zu bringen, um die Fernwärme konsequent dekarbonisieren zu können. Die Novelle schaffe die Vo-

raussetzung für eine neue Regulierungsbehörde. Die Regelungen seien in der Anhörung überwiegend sehr positiv beurteilt worden. Die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen seien geeignet, die Novelle weiter zu verbessern.

Christian Zander (CDU) teilt mit, dass seine Fraktion den ersten Änderungsantrag zu § 3 zurückziehe, da die Koalition eine Änderung vorgelegt habe. Wichtig sei, dass der Klimarat und die zu berufenden Personen vom Abghs bestätigt würden und die Fraktionen Mitglieder entsenden könnten, damit eine Verbindung zwischen Parlament und Klimarat vorhanden sei. Der Rat solle die Möglichkeit erhalten, selbst Gutachten in Auftrag zu geben, die eine wichtige Basis für Entscheidungen bzw. Vorschläge seien.

Daniel Buchholz (SPD) hebt hervor, dass man handeln müsse, da das Zeitfenster klein sei. Die Hauptstadt müsse ein deutliches Signal für mehr und sozialverträglichen Klimaschutz setzen. Die Fraktionen könnten sich heute zu anspruchsvollen Klimaschutzzielen bekennen. Die Koalitionsfraktionen hätten einen umfangreichen Änderungsantrag vorgelegt. Die Klimaneutralität werde im Gesetz auf das Jahr 2045 vorgezogen. Bis 2030 solle der CO₂-Ausstoß um 70 Prozent und bis zum Jahr 2040 um 90 Prozent gesenkt werden. Zu den öffentlichen Gebäuden werde es klare Vorgaben geben. Für die Schulen brauche man keine langen Übergangsfristen mehr, da neue Schulen PV-ready errichtet würden. Besser sei, die Solaranlagen zeitgleich in Betrieb zu nehmen. Erstmals werde eine Regulierung und damit Öffnung des Wärmemarktes erreicht, was noch kein anderes Bundesland geregelt habe. Dezentrale klimaschonende Wärme müsse besser eingespeist werden können als bisher. Man brauche anspruchsvolle Pfade und Zwischenziele zur Klimaneutralität der Wärmenetze. Erstmals werde gesetzlich verankert, alle öffentlichen Liegenschaften ausschließlich mit Ökostrom hoher Güteklasse zu beliefern. Änderungsantrag Nr. 6 solle ein neuer § 11 a – Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – sein. Im Änderungsantrag Nr. 7 solle in § 21 a Abs. 2 nach dem Wort „soll“ das Wort „insbesondere“ eingefügt werden, da es sich nicht um eine abschließende Aufzählung handeln solle. Dementsprechend sei der Satz „Das Wärmekataster beschränkt sich auf die in Satz 1 genannten Daten.“ zu streichen. Bei der Regulierung des Wärmemarktes werde eine neue Tür aufgestoßen; dies sei ein echter Meilenstein.

Henner Schmidt (FDP) erklärt, dass es problematisch sei, die Müllverbrennung zu 100 Prozent als erneuerbare, klimaschonende Wärme anzusetzen. Deshalb beantrage seine Fraktion, dass nur ein Teil angerechnet werde.

Georg Kössler (GRÜNE) schickt voraus, dass 1,5 Grad Erderwärmung nach dem neuen Weltklimabericht voraussichtlich bereits 2030 erreicht würden. Es gebe die Wahrscheinlichkeit, dass der Golfstrom abbreche. Der Planet erwärme sich schneller, als man sich auf neue Klimaziele verständigen könne. Deshalb sei er für diese Novelle dankbar und danke insbesondere Herrn Abg. Buchholz für dessen Engagement in der SPD-Fraktion. Mit dem Gesetz würden die Weichen gestellt und Ziele untersetzt. Er verweise auf die Sektorziele. Es sei wichtig, alle in die Pflicht zu nehmen. Es gebe einen Budgetansatz, der alle fünf Jahre nachgeprüft werde. Ein CO₂-Schattenpreis für öffentliche Liegenschaften bei Baumaßnahmen werde eingeführt, der ausgedehnt werden sollte, wenn er gut laufe. Die Vorbildrolle der öffentlichen Hand werde deutlich. Er hätte sich bei den Klimazielen, der Stärkung der Bezirke und des Klimaschutzrats mehr vorstellen können und sei sicher, dass das Gesetz in der nächsten Wahlperiode mit Blick auf den Klimawandel noch einmal angefasst werde. Die Anhörung habe gezeigt, dass viele Stakeholder mehr wollten. Seine Fraktion fordere die Dekarbonisie-

rung der Fernwärme bis 2035. Von den Änderungsanträgen der CDU halte er wenig. Der Klimaschutzrat sollte weiter gestärkt werden, bevor man Politiker/-innen dorthin entsende. Er sei grundsätzlich skeptisch, Politiker/-innen in alle möglichen Gremien zu schicken. Für den FDP-Änderungsantrag habe seine Fraktion große Sympathie, die Koalition habe sich aber nicht darauf verständigen können.

Christian Zander (CDU) führt aus, einen angemessenen Anteil der BER-Emissionen Berlin zuzurechnen, sei im Grundsatz okay, die Frage sei aber, welcher Anteil im Raum stehe und ob dieser flexibel sein solle. Was sei mit „erneuerbare Energie, die höchste Klimaschutzanforderungen an die Stromqualität erfülle“ gemeint? Werde der Senat eine eigene Zertifizierung vornehmen? Sei es möglich, Strom, der diese Anforderung erfülle, in der notwendigen Menge zu beziehen? Die Koalition wolle beim Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur den Ausbau im privaten Raum berücksichtigen. Sei damit auch öffentlich zugänglicher Privatraum oder ausschließlich privater Raum gemeint? Wie solle dieser Ausbau berücksichtigt werden? Beim Wärmekataster sei seine Fraktion skeptisch, ob so viele Daten gesammelt und bestimmten Stellen zur Verfügung gestellt werden sollten. Solle der Wärmekataster innerhalb eines Jahres sämtliche Gebäude in Berlin erfassen? Sei dies überhaupt leistbar? Wie stehe der Senat zu dieser Änderung? In der Anhörung sei das Ziel von 30 Prozent bei der Fernwärmeversorgung für schwer erreichbar gehalten worden. Dieses sei nun noch einmal verschärft und an eine verschärfte Geldbußenanordnung gekoppelt worden. Ob dies der richtige Weg sei, sei fraglich. Warum halte die Koalition den Änderungsantrag Nr. 9 für erforderlich? Dass der Senat per Rechtsverordnung weitere zu veröffentlichende Daten festlegen könne, sehe seine Fraktion mit Blick auf den Datenschutz skeptisch. Wichtige Dinge sollten im Gesetz stehen. Bei den Schulen sei es so, dass diese ohnehin frühestens zwei Jahre nach den Vorplanungsuntersuchungen und Bedarfsprogrammen gebaut würden.

Dr. Michael Efler (LINKE) betont, dass sich die Klimakrise extrem zuspitze. Die Erderwärmung um 1,5 Grad werde schneller eintreten, wenn nicht radikal umgesteuert werde. Wenn Kipppunkte erreicht würden, könnten unkontrollierbare Kettenreaktionen ausgelöst werden. Deshalb müssten die bisherigen Planungen verschärft werden, sowohl die Ziele als auch die Maßnahmen. Dies sei in der Novelle überwiegend, aber nicht komplett gelungen. Wichtig sei, das Ziel für 2030 zu schärfen. Das EU-Klimapaket mache es unumgänglich, dass der Bund und die Länder nachzögen. Im Änderungsantrag habe man sich auf 70 Prozent verständigt. Seine Fraktion hätte die Klimaneutralität schon gerne 2040 erreicht, die Koalition habe sich auf 2045 verständigt. Sehr gut seien die Solarpflicht, die Sektorziele, die gesteigerten Energiestandards und die Fernwärmeregulungen. Die Dekarbonisierungsfahrpläne seien verschärft worden und nunmehr bei Verstößen bußgeldbewehrt; die Großen, die einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten könnten, müssten „aufs Korn genommen“ werden. Die Zielwerte für erneuerbare Wärme würden angeschoben. Vattenfall setze vor allem auf Erdgas und Müllwärme als Ersatzoption für die Kohle; seine Fraktion halte das geplante Gaskraftwerk für überdimensioniert. Dieser Anteil müsse verringert werden. Im Hinblick auf das Monopol sollten die Preise periodisch untersucht und mit denen anderer Energieversorger verglichen werden. Ein großer Fortschritt sei die Schaffung einer Regulierungsbehörde.

Seine Fraktion sei dafür gewesen, den FDP-Änderungsantrag anzunehmen, denn Abfallwärme sei nicht klimaneutral, die Koalition habe sich aber nicht darauf verständigen können. Seine Fraktion unterstütze eine parlamentarische Wahl des Klimaschutzrats, halte aber Abgeordnete im Klimaschutzrat nicht für notwendig. Es handele sich eher um ein Gremium von Wis-

senschaftlerinnen/Wissenschaftlern und NGO-Vertreterinnen/-Vertretern. Das mit den Gutachten finde er richtig. Bedauerlicherweise sei es nicht gelungen, die Übergangsvorschrift für die Schulen in Bezug auf die Energiestandards anzufassen. Die erhöhten Energiestandards träten erst 2025 in Kraft. Hier habe sich haushaltspolitisch kurzfristiges Denken gegenüber langfristigem klimapolitischem Denken durchgesetzt. Das Thema werde in der nächsten Wahlperiode wieder eine Rolle spielen, denn die Schulen seien ein entscheidender Bereich bei den öffentlichen Gebäuden. Die öffentlichen Wohnungsbaugesellschaften fielen nicht unter dieses Gesetz. Bedauerlich sei, dass man bei den Energiestandards vor 2025 nicht weiter Dampf mache. Immerhin greife die Solarpflicht sofort. Falsch sei, dass man beim Personal für die Bezirke noch nicht nachgelegt habe, das schon für die Erfüllung der jetzigen gesetzlichen Vorgaben nicht ausreiche. Der nächste Haushalt werde da ein Lackmestest werden. Wenn man Klimaschutz durchsetzen wolle, müsse man die personelle Situation verbessern. Zur Anrechnung eines Anteils der Emissionen beim BER müsse es eine Verständigung zwischen den beiden Bundesländern geben; dies könne nicht in einem Landesgesetz geregelt werden. Beim Ökostrom sollten die Kriterien des UBA Anwendung finden. Für eine Wärmeplanung brauche man eine Datengrundlage im Rahmen der datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Henner Schmidt (FDP) bekundet, dass die drei Grundrichtungen des Gesetzes, die Klimaziele hochzusetzen, die öffentliche Hand stärker zu verpflichten, die Fernwärme für Dritte zu öffnen und dafür eine Regulierungsbehörde einzusetzen, grundsätzlich richtig seien. Die Koalitionsfraktionen hätten die Einwände in der Anhörung nicht in ihren Änderungsanträgen berücksichtigt. Es sei gesagt worden, dass das Ziel, alle Gebäude bis 2024 solar zu bestücken, wahrscheinlich nicht umsetzbar sei und die Verordnungsermächtigungen für den Senat zu weit gingen. Es sei bezweifelt worden, dass die Idee, 180 Euro Klimaschadenskosten statt der Vermeidungskosten anzusetzen, gut sei. Die Koalition regle in § 21, woher die Daten kommen sollten, die in § 21 a aufgelisteten Daten könnten aber nicht aus diesen Quellen kommen, es sei denn, die Gebäudebesitzer würden verpflichtet, was aber nicht im Gesetz stehe. Ein Widerspruch sei, dass die Daten in anonymisierter Form übermittelt werden sollten, aber die Anschrift des Gebäudes dazugehöre. Die Verordnungsermächtigung für die Datenerhebung sei vernünftig gewesen; aus seiner Sicht sei nicht sinnvoll, diese einzeln ins Gesetz zu schreiben. Auch die Einfügung des Punktes mit der Ladeinfrastruktur sei nicht sinnvoll; nachdem die Koalition über mehr oder Schnellladepunkte diskutiert habe, werde nun der Ist-Zustand festgeschrieben. Damit falle die Koalition hinter die Diskussion zurück. In relativ kurzer Zeit werde man wahrscheinlich auch technisch weiter sein und nicht mehr die Ladepunkte als solche zählen. Er könne dem Gesetzentwurf nicht zustimmen und werde ihn wahrscheinlich ablehnen. Zum CDU-Änderungsantrag merkte er an, dass der Klimaschutzrat nicht politisiert, sondern von Unternehmen, Verbänden und Expertinnen/Experten besetzt sein sollte. Es handele sich um ein Beratungsgremium für Senat und Abg. – Durch die Dekarbonisierung der Fernwärme gebe es ein Riesengap, und Erdgas sei keine endgültige Lösung. Er sei gespannt, wie die Lücke gefüllt werden solle, nachdem Herr Abg. Efler Wasserstoff ausgeschlossen habe, denn erneuerbares Gas sei bisher die einzige Option, um die Klimaziele zu erfüllen.

Georg Kössler (GRÜNE) teilt mit, dass es um private und halbprivate Ladeinfrastruktur gehe; man wisse noch nicht, wie sich die Ladeinfrastruktur entwickle. Deshalb gebe es keine feste Zielzahl. Der Senat müsse dies im Blick behalten, damit es in Zukunft nicht zu Überkapazitäten komme und dies stadtverträglich erfolge.

Dr. Michael Efler (LINKE) macht geltend, dass § 21 a auf § 21 Abs. 3 verweise, sodass es Bezüge zu den Datenschutzbestimmungen, zur Vertraulichkeit personenbezogener Daten, Geschäftsgeheimnissen und zur anonymisierten Form der Verarbeitung gebe. Er habe nicht gesagt, dass Wasserstoff bei der Wärme nicht eingesetzt werden dürfe. Er habe sich vor allem auf den Pkw-Bereich bezogen und ausgeführt, dass Wasserstoff möglichst in der dezentralen Gebäudewärme nicht eingesetzt werden solle, weil dann Heizungsanlagen umgerüstet werden müssten. Die Grenzwerte würden nach oben gesetzt. Wasserstoff könne als Ersatzoption bei der Fernwärmeversorgung eine Rolle spielen.

Daniel Buchholz (SPD) schildert, dass sich die Fachabgeordneten noch weitergehende Änderungen vorstellen könnten, die in der Beschlussvorlage nicht alle enthalten seien. In Summe handele es sich um einen großen Fortschritt. Das Klimaschutzgesetz werde in der nächsten Wahlperiode wieder angefasst werden müssen, denn die Klimakrise sei real, auch wenn Herr Abg. Laatsch vermutlich gleich erklären werde, dass es keinen menschengemachten Klimawandel gebe. Der Klimawandel sei in Berlin bereits zu sehen. Er verweise auf Extremwetterereignisse und die Auswirkungen der Trockenheit. Die Überflutung bestimmter Landstriche der Welt sei absehbar und werde weltweit Migrationsströme auslösen, die bislang unvorstellbar seien. Einen Großteil der Klimakrise werde man mit den verankerten Maßnahmen nicht aufhalten können. Berlin können dies auch nicht allein tun, müsse aber seinen Beitrag dazu leisten. In einem reichen Land wie Deutschland gebe es das technische und finanzielle Potenzial dafür. Die Hauptstadt stehe dabei in besonderer Verantwortung. Die Koalition nehme diese Verantwortung ernst und leiste mit dem Gesetz einen erheblichen Beitrag. Es gebe konkrete Sanierungsfahrpläne und Vorgaben für einzelne Verwaltungen. Man müsse sich dazu bekennen, dass Klimaschutz Geld kosten und Personalressourcen binden werde, und bei den öffentlichen Gebäuden und Fahrzeugen vorbildlich handeln.

Die Expertinnen/Experten hätten sich einen CO₂-Preis von 195 Euro gemäß der aktuellen UBA-Empfehlung vorstellen können. Es müsse ein CO₂-Vermeidungspreis definiert werden. Auf europäischer und anderer Ebene würden Zertifikate diskutiert. Sofern es diese nicht gebe, seien 180 Euro bei den Kalkulationen anzusetzen. Umweltverschmutzung müsse einen Preis bekommen. Die Erstellung neuer Schulen mit Solaranlagen sei zuletzt an den Mehrkosten in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gescheitert. Mit einem CO₂-Vermeidungspreis könne es solche Ausreden nicht mehr geben. Die Öffnung und Regulierung des Wärmebereichs sei ein Quantensprung. Kein anderes Bundesland habe dies bisher geregelt, auch die Bundesebene nicht. Wenn man Klima- und Umweltschutz voranbringen wolle, brauche man eine Öffnung des Fernwärmemarktes. Der Änderungsantrag gehe über die Vorlage des Senats hinaus. Es gehe darum, dezentrale saubere Wärme zu fairen Bedingungen überall einspeisen zu können; ein Monopolist könne dies allein nicht regeln. Es müsse Transparenz geben. Der Wärmekataster sei eine Ergänzung des neuen Gebäudekatasters, an dem das Land Berlin arbeite. Man wolle wissen, welche Häuser es gebe, wem sie gehörten und wie sie energietechnisch versorgt würden. Der Landesgesetzgeber müsse auch Leitplanken für die Preisgestaltung und -kontrolle vorgeben. Es werde eine Preisregulierungsbehörde geben. Die Preise sollten alle fünf Jahre veröffentlicht werden. Es gehe darum, den Wettbewerb auf dem Markt teilweise wieder herzustellen. – Die Besetzung des Klimarats sollte auf Vorschlag des Senats vom Abghs beschlossen werden, er müsse aber nicht zwingend Abgeordnete umfassen.

Harald Laatsch (AfD) erwidert, dass hier deutlich werde, wie sich „eine erschreckende Paniksituation gegeneinander aufschaukele“; es werde dramatisch, die Welt sei praktisch schon

untergegangen. Wenn der Golfstrom abreiße, werde es nicht zu warm, sondern zu kalt, denn der Golfstrom bringe bekanntlich Wärme; wenn er abreiße, bleibe es in der nördlichen Hemisphäre kalt. Dies kippe das Modell des Herrn Abg. Kössler. Das Wetter werde dann auch nicht schwankender, sondern stabiler, weil es keinen Strom und damit keine Luftbewegung mehr gebe. – [Zuruf] – Er fordere Herrn Abg. Buchholz auf, erst nachzudenken, bevor er rede.

Vorsitzender Oliver Friederici wirft ein, dass dies nicht der übliche Umgangston im Ausschuss sei. Er rufe Herrn Abg. Laatsch zur Ordnung.

Harald Laatsch (AfD) fährt fort, das Hochwasser an der Ahr sei darauf zurückzuführen, dass die Talsperren übergelaufen seien. Vier Tage zuvor hätten sowohl das US- als auch das europäische System davor gewarnt, dass es 200 Liter Wasser pro Quadratmeter geben würde. Wer rechnen könne, könne sich vorstellen, dass dies eine zwei Meter hohe Säule auf einem Quadratmeter sei und die Leute dann untergingen. Die Frage sei, warum man die Talsperren nicht schon vier Tage lang habe ablaufen lassen und ob eine böse Absicht dahinterstecke, wenn man sehenden Auges in ein solches Risiko hineinlaufe. – [Dr. Michael Efler (LINKE): Wem unterstellen Sie das?] – Wem auch immer, er wisse nicht, wer dafür zuständig sei, den Hahn aufzudrehen, und stelle nur fest, dass man das Wasser nicht schon vier Tage lang abgelassen habe, was mindestens hoch fahrlässig gewesen sei.

Die Koalition wolle Kohle- und Kernenergie abschaffen, aber Autos auf Strom umstellen und behaupte, Elektroautos seien CO₂-frei, was Unsinn sei, denn Elektroautos brauchten Batterien, die erst einmal für 100 000 km das CO₂ eines Benziners verbrauchten. Was die Koalition hier vorlege, sei keine Lösung, und wer keine Lösung habe, könne solch weitreichende Gesetze nicht schaffen. Die Koalition laufe der technologischen Entwicklung hinterher, tue aber so, als würde sie sich an die Spitze der Bewegung setzen; dies gelte insbesondere für die Grünen. Der Höhepunkt des CO₂-Ausstoßes in Deutschland habe 1979 bei 1 176 Mio. t gelegen, 2020 bei 620 Mio. t, sodass bereits eine Halbierung der CO₂-Emission in Deutschland erfolgt sei, im Übrigen nicht durch die Grünen, sondern durch Ingenieure, sodass man nicht die Grünen, sondern Ingenieure brauche. Ein Gebäude sei vielleicht 15 m lang, es passten drei Autos davor, sodass die Frage sei, wie viele Ladesäulen die Koalition dahinsetzen wolle. In Norwegen – wie auch in Deutschland – werde bereits diskutiert, Strom für Elektrofahrzeuge zu rationieren, obwohl die Norweger 98 Prozent ihres Stroms mit Wasserkraft für 5 Cent pro Kilowattstunde produzierten und es hier 30 Cent seien. Das Gesetz sei unausgereift und könne nicht beschlossen werden, solange die Koalition nicht erklären könne, woher sie den Strom nehme, den sie für Wärme, Kraftfahrzeuge etc. einsetzen wolle.

Henner Schmidt (FDP) unterstreicht, dass Berlin Klimaziele brauche, die unterlegt seien. Dies habe das Bundesverfassungsgericht auch vorgegeben. Es müsse einen Preis geben, allerdings werde dieser hier methodisch falsch angegangen und auf die Kosten der Klimaschäden und nicht auf die Kosten der Alternativen bezogen. Gäbe es bspw. eine Alternative für 70 Euro, dürften nicht 180 Euro angesetzt werden, denn die Preise für Abfall, Wasser etc. belasteten die Bürger/-innen; diese würden damit unnötig hochgesetzt. In Bezug auf §§ 21, 21 a stelle sich die Frage, wie die Gebäudeadresse anonymisiert übermittelt werden solle; die Koalition habe ihre Änderungsanträge nicht zu Ende gedacht. Diese seien unausgeregelt.

Christian Zander (CDU) merkt an, dass er bei §§ 21, 21 a ebenfalls diesen Widerspruch sehe.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) erklärt, dass der 31. Dezember 2022 beim Wärme-kataster ein „sportlicher“ Termin sei; sein Haus werde dies beherzt angehen, denn die Wärmeversorgung sei einer der zentralen Hebel, bei denen man vorankommen müsse. Man brauche den Kataster, um sich über neue und innovative Formen der Wärmeversorgung, Nahwärmenetze und den weiteren Fortgang der Fernwärmenetze ein Bild machen zu können und die Akteure in die Lage zu versetzen, innovative Planungen auf den Weg zu bringen. Der Klimawandel sei keine Verschwörung, sondern von Menschen gemacht. Dies darauf zu reduzieren, dass hier dunkle Kräfte am Werk wären, sei menschenverachtend und werde den Opfern in Rheinland-Pfalz und anderen Teilen der Welt, die existenziell vom Klimawandel betroffen seien, nicht gerecht.

Der **Ausschuss** lehnt die CDU- und FDP-Änderungsanträge ab, stimmt den SPD-Linke-Grüne-Änderungsanträgen zu, beschließt, die Annahme der Vorlage Drucksache 18/3567 mit den beschlossenen Änderungen zu empfehlen sowie Dringlichkeit, und schließt die Besprechung unter b ab (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

Punkt 4 (neu) der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.