

SheDrivesMobility 144 - Umwelthilfe

Katja Diehl

Hallo und herzlich willkommen zu She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl. Seit über 5 Jahren lade ich mir hier alle 14 Tage GästInnen ein, weil die Mobilitätswende in Deutschland noch nicht begonnen hat. Das ist so ein kleines Nachschlagewerk geworden. Ihr könnt hier auch gerne mal nach verschiedenen Schlagworten suchen und einfach feststellen, alle Lösungen sind schon da. Ihr könnt auch gerne mal mir schreiben, wenn ihr denkt, dass euer Produkt oder eure Arbeit geeignet ist, in diesem Podcast stattfinden zu können. Weil ich glaube, wir nehmen das einfach mal selbst in die Hand. Deswegen ist die heutige Episode auch ganz passend, glaube ich. Weil ich mich mit Christoph Störmer von der Umwelthilfe getroffen habe. Die Deutsche Umwelthilfe hat zusammen mit anderen Beteiligten, die schon vor ein paar Jahren, das war 2021, schon mal Verfassungsklage eingereicht haben gegen unsere Bundesregierung. Weil die Politik und die Gesetze, die wir vorantreiben, einfach nicht ausreichen, um das 1,5-Grad-Ziel von Paris zu halten. Dazu sind wir aber verpflichtet, weil wir haben es ja unterschrieben. Es gibt jetzt ein neues Klimaschutzgesetz. Das hat einfach wieder alles entkernt. Das lag so ein bisschen länger beim Bundespräsidenten. Der hat es geprüft, aber dann doch final unterschrieben. Es gab in den Parteien selber große Debatten, vor allen Dingen bei den Grünen, ob man da Ja oder Nein stimmt bei der Abstimmung im Bundestag. Es gibt Menschen wie Toni Hofreiter oder Elisabeth DUNG, die als Teil der Grünen nicht mit Ja gestimmt haben. Weil sie gesagt haben, das lässt sich nicht mit meiner Haltung zum Klimaschutz vereinbaren. Christoph und ich ha-

ben uns getroffen, eine knackige halbe Stunde Talk. Weil ich gemerkt habe an den verschiedenen Fragen, die mich so erreicht haben, dass es noch ein bisschen Klärungsbedarf gibt. Was ist eigentlich so eine Verfassungsklage? Was betrifft die anderen vorherigen erfolgreichen Klagen? Worauf baut es eigentlich auf? Wer kann mitmachen? Turns out, ich spoiler mal, ihr könnt alle mitmachen. Denn es wäre fantastisch, wenn möglichst viele Unterschriften gesammelt werden, die sich hinter dieser Klage versammeln. Das ist ein bisschen symbolisch, das stimmt, wenn ihr euch da auf der Seite der Umwelthilfe eintragt. Aber diese Symbole brauchen wir. Wir müssen einfach mal zeigen, dass wir aufstehen und nicht akzeptieren, was da gerade als sogenannte Klimaschutzpolitik gemacht wird. Deswegen war es ganz gut, mal in einer halben Stunde alles zusammenzufassen, in den Rückspiegel zu schauen. Christoph erklärt das euch alles. Ihr könnt natürlich auch bei der Umwelthilfe selber reinschauen. Wenn euch diese Folge gefällt, dann freue ich mich über Support bei Ko-fi oder bei Paypal. Ihr könnt gerne auch meinen wöchentlichen Newsletter abonnieren. Den gibt es für 6, 8 oder ein bisschen mehr Euro. Je nachdem, was ihr geben wollt. Ihr bekommt dann vier Ausgaben im Monat, immer am Wochenende mit den neuesten News. Vor allen Dingen auch, was die anderen denn so machen. Denn das ist schon ähnlich, wie es mein aktuelles Buch auch zeigt, in Europa eigentlich kein Problem, die Mobilitätswende durchzuführen. Jetzt aber viel Erkenntnis und viel Neues vielleicht auch. Ich habe den Talk begonnen, ich werde das hier mal wiederholen, vorzulesen, das ist an dem Tag bei Spiegel Online rausgekommen, was eigentlich so der Stand der Dinge beim Verkehrssektor ist. Egal auf welchen Preis sich die EU-Länder bei den Strafzahlungen festlegen, heißt es da, es dürfte teuer werden. Laut aktueller Prognosen könnte Deutschland das EU-Ziel

allein im Verkehr um 180 Millionen Tonnen verfehlen. Zusammen-
genommen wäre das bei dem niedrigsten Preis von 45 Euro pro
Tonne die oben erwähnten, also im Artikel erwähnten 9,5 Milliar-
den Euro. Und das wäre nur das Minimum an Strafzahlungen. Und
damit ihr mal einen Vergleich habt, das entspricht der derzeit dis-
kutierten möglichen Lücke im Bundeshaushalt für 2025, nur der
Verkehr. Und umso wichtiger ist es, und damit steigen wir auch
einfach mal ein, ich habe Christoph gefragt, was denn so seine
Lieblingsschlagzeilen waren, die erste Zeit jetzt hier vom Talk, wo
alle sich versammelt haben. Euch viel Freude und viel Erkenntnis.

Und jetzt würde ich mal sagen, wir steigen auch direkt ein. Wir
werden, also es ist jetzt 17.05 Uhr, wir werden nach einer halben
Stunde einen knallharten Cut machen, weil wir wahrscheinlich
noch morgen reden würden, wenn wir über Verkehr reden, auch
ich könnte das im Moment sehr viel. Weil genau wie du es gesagt
hast, Christoph, es ist ja so, dass Mobilitätswende auch ohne Kli-
makatastrophe Sinn machen würde, das vergessen wir immer wie-
der. Aber der Druck kommt halt von außen, und von außen Druck
zu bekommen, ist immer nicht so charmant wie intrinsisch moti-
viert das zu machen. Und da würde ich dich einfach mal bitten,
weil ich ja auch geschildert habe, manche Menschen verlieren all-
mählich so ein bisschen den Überblick. Was ist das mit den Klagen,
welche unterschiedlichen Klagen gab es da auch? Also wir machen
jetzt nicht die ganze Range auf, da habt ihr ja auch Inhalte geteilt,
da können Leute auch noch mal in eurem Feed gucken, was so ein
bisschen die Historie ist. Es geht ja jetzt hier ums Bundesverfas-
sungsgericht. Und wenn du da mal uns mitnimmst und so ein biss-
chen in den Rückspiegel guckst, was war da eigentlich bisher?

Christoph Störmer

Ja, genau. Wir machen ja auch noch viel mehr als nur Klimaschutz, in Führungszeichen, auch Umweltschutz und über die Luftreinhaltung natürlich auch Gesundheitsschutz. Und was wir heute besprechen wollen, sind vor allen Dingen die Klagen gegen die Bundesregierung. Und da gibt's unterschiedliche Klagen, die da grade am Laufen sind und auch schon länger am Laufen sind. Und vielleicht ist es einfach, wenn man das auseinanderklamüsern möchte, so ein bisschen, sich das vorzustellen auf zwei Ebenen. Also einmal, dass wir eine große Ambitionslücke haben. Also, die Ambitionen, die Deutschland hat, gegen die Klimakrise anzuarbeiten, sind im Grunde viel zu gering. Also, wenn man sich die CO₂-Ziele vom Klimaschutzgesetz anschaut, dann reicht das eigentlich nicht aus, um einen fairen Beitrag zu leisten für 1,5 Grad zum Beispiel. Und auf der anderen Seite haben wir dann, und das ist das Problem, was damit kombiniert, das Ganze zu einem riesigen Problem macht, eine riesige Umsetzungslücke. Also, das ist das, was du grade auch schon angesprochen hattest. Dass wir selbst vor dem Hintergrund der zu geringen Ambition auch dann noch zu wenig machen, um diese Ambition zumindest einzuhalten. Und gegen diese beiden Lücken versuchen wir eben auch auf dem Klageweg, nicht nur, das ist so ein bisschen das Last Resort, der Klageweg, aber eben auch auf dem Klageweg vorzugehen. Und da sind jetzt im Fall der Bundesregierung vor allen Dingen so zwei Prozesswege sehr interessant. Einmal sind das Verwaltungsklagen an den Verwaltungsgerichten. Die richten sich gegen das Handeln der Bundesregierung. Also, hält die Bundesregierung überhaupt die Gesetze ein, die es gibt? Das hat sie in der Vergangenheit beim Klimaschutzgesetz meistens nicht gemacht. Da kommen wir vielleicht gleich noch im Detail drauf. Und das Zweite ist Verfassungsge-

richtbarkeit. Also, sind die Gesetze, die es gibt, im Klimaschutzgesetz, stehen die überhaupt im Einklang mit der Verfassung? Und das ist ja jetzt auch gerade die ganz große Frage mit dem Klimaschutzgesetz, was aus unserer Sicht entkernt wurde, vor ein paar Monaten im Bundestag, dann jetzt am 17. Juli in Kraft getreten ist, wo wir dann auch gegen Verfassungsbeschwerde eingereicht haben. Und das sind so ein bisschen ganz oberflächlich erst mal die zwei Wege. Einmal Verwaltungshandeln und dann einmal die Gesetze um die Verfassungsmäßigkeit zu prüfen. Und gerade diese Verfassungsbeschwerde, das ist natürlich seit 2021, seit diesem tollen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts, also diesem Klimabeschluss, der im Grunde in aller Munde war und ist, ähm... ja, sehr, sehr bekannt einfach. Ich weiß nicht, das haben die meisten vielleicht mitbekommen. Du hattest ja auch, wir haben ja auch schon mal gesprochen, im Vorfeld erzählt, wie du das mitbekommen hast. Kannst du mal aus deiner Perspektive darauf sagen, wie du das erlebt hast damals auch...

Katja Diehl

Das ist immer wieder ganz interessant, dieses Kurzfristgedächtnis, was wir nur haben, was solche Dinge angeht. Wir arbeiten uns momentan sehr stark an der Ampelkoalition ab, wo ich das Gefühl habe, es gibt eine leicht unsichtbare SPD. Über die FDP müssen wir heute vielleicht auch nicht reden, da reden wir gerade genug drüber. Es wird sich viel an den Grünen abgearbeitet. Es sind diese drei Parteien, die gerade an der Macht sind. Aber natürlich gibt es eine 16-jährige Regierung davor, die die Weichen ja zum Teil auch falsch gestellt hat. Und die Dringlichkeit wird dann mit jedem Tag höher. Es ist dann auch eine Bewegung wie Fridays for Future entstanden. Wir standen an dem Tag, wo das verkündet wurde, noch

unter der Regierung von Merkel, standen wir mit unglaublich... Ich glaub, das war der Besucherrekord von Fridays for Future oder der Teilnahmerecord an der Binnenalster. Da hat jemand auf der Bühne vorgelesen, was gerade beschlossen worden ist in Berlin. Da war so richtig im Moment komplette, entsetzte Ruhe. Man hat so gedacht, wow, wir stehen hier gerade deutschlandweit mit einer Rekordzahl an Menschen auf der Straße. Um halt zu zeigen, dass wir einfordern, dass Klimaschutz Zukunftsschutz ist. Dann kam so ein weichgewaschenes Ding, wo ja auch ganz viele Dinge übergereicht worden sind zur jetzigen Regierung, weil da schon Wahlkampf war und klar war, dass es wahrscheinlich einen Wechsel geben würde. Das war, glaub ich, in dem Moment eine ziemliche Hilflosigkeit unter uns allen. Weil man halt gemerkt hat, okay, das wird jetzt einfach in die nächste Legislatur geschoben. Dann sollen mal die machen, die dann die Wahlen gewinnen. Das ist auch, was du schon beleuchtet hast. Das ist auch, wo ich gemerkt hab, wir müssen einfach alles tun. Wir müssen alle Mittel ergreifen, die es gibt. Das sind nicht nur Demos, das sind nicht nur unterschiedliche Protestformen, sondern auch rechtliche Mittel. Ich hatte auch schon Roda Verheyen, eine Juristin, die sehr bekannt ist für Klimaklagen, die auch mit Greenpeace Dinge gemacht hat, auch schon vor Jahren im Podcast. Die hat das auch schon vorhergesehen. Zum einen hat sie gesagt, es gehen tatsächlich Menschen bewusst in diesen Beruf der Juristerei, um das Klima einzuklagen, um Verkehr zu verändern, Mobilität zu verändern. Aber es gibt auch dieses Mittel. Das würde ich dich noch mal gerne bitten, wo ist denn da der Hook, wenn wir uns bei der Armee auf die jetzige Klage auch zubewegen, wo ist denn dieses Recht? Welches Recht wird denn da eingeklagt? Wo habt ihr mit mehreren zusammen, das konntest du ja auch erläutern, welche Gruppe steht da eigentlich dahinter, wo

habt ihr beschlossen, da müssen wir jetzt noch mal genauer hinguucken und weitere juristische Mittel anstreben?

Christoph Störmer

Ja, genau. Es gab ja damals schon bei der erfolgreichen Verfassungsbeschwerde mehrere Akteure, die Verfassungsbeschwerde eingereicht haben gegen das Klimaschutzgesetz. Also das waren wir. Bei uns fing das an, wir hatten damals einen Brief bekommen von einer elfjährigen, von einem jungen elfjährigen Mädchen aus München, die uns gefragt hat, ob wir sie nicht dabei unterstützen wollen, die Bundesregierung zu verklagen. Und dann waren wir Teil eben dieser Verfassungsbeschwerde gegen das damalige Klimaschutzgesetz neben anderen Akteuren, die jetzt auch wieder bei dieser Klage dabei sind. Du, genau, dort ist Roda gerade angesprochen. Wir machen ja sehr viel mit Remo Klinger. Und was das damals das Bundesverfassungsgericht beschlossen hat und was auch jetzt wieder relevant ist, ist die Tatsache, dass das Gericht gesagt hat, wir dürfen die natürlichen Lebensgrundlagen den nachfolgenden Generationen nicht in so einem Zustand hinterlassen, dass die im Grunde nur zu dem Preis von krass radikaler Enthaltsamkeit das überhaupt aufrechterhalten können. Und für den Klimaschutz bedeutet das eben, dass wir schon heute ambitioniert Klimaschutz überhaupt betreiben müssen, damit wir dann nicht irgendwie in zehn Jahren vor so einer gewaltigen Herausforderung, also die Herausforderung ist ja schon jetzt gewaltig, aber wenn wir jetzt nichts tun, wird sie halt immer immer größer. Und das würde dann dazu führen, dass wir dann in einigen Jahren eben vor einer Herausforderung stehen, die es dann notwendig macht, dass wir wirklich radikale Einschnitte in Freiheit haben, die ja vom Grundgesetz geschützt wird. Und ganz klassisch gesprochen zum Bei-

spiel, weil wir ja über den Verkehr reden und auch vorhin über den Verkehr schon geredet haben, wir haben jetzt noch die Möglichkeit, den Verkehr mit relativ verhältnismäßigen Maßnahmen Klimaschutz zu betreiben. Also das Tempolimit ist das allerbeste Beispiel. Es kostet im Grunde nichts. Es ist auch eine sehr verhältnismäßige Einschränkung der Freiheit. Also die Einschränkung der Freiheit, die beschränkt sich darauf, dass ich auf der Autobahn nicht mehr mit 200 Sachen irgendwie auf der linken Spur überholen darf. Und das würde ein Tempolimit eben verbieten, zu dem Nutzen, dass dadurch pro Jahr über 11 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden. Und dann müssten wir das später nicht mehr einsparen. Also wir hätten sozusagen vom CO₂-Budget, was uns zur Verfügung steht, würden wir jetzt schon anfangen, das weniger zu verbrauchen. Aber wenn wir jetzt solche einfachen Maßnahmen wie das Tempolimit nicht beschließen, dann kann es eben sein, dass wir in zehn Jahren so Maßnahmen wie das Tempolimit, dass das gar nicht mehr ausreicht. Und dann reden wir halt wirklich über radikale Maßnahmen. Also dann reden wir halt wirklich über Fahrverbote. Und jetzt reden wir über Fahrverbote, weil Volker Wissing durchschaubare Manöver veranstaltet, um die Entkernung vom Klimaschutzgesetz zu beschleunigen. Aber eigentlich Fahrverbote jetzt natürlich überhaupt nicht notwendig sind, weil wir ganz andere Maßnahmen zur Hand haben. Also du kennst ja selber die Palette, dass Uber schlägt seit Jahren Maßnahmen vor, wie man den Verkehr auf Treibhausgasneutralität ausrichten kann. Und da ist eben das Tempolimit so die einfachste Sofortmaßnahme, die sofort wirken würde. Und das ist sozusagen das bahnbrechende, also diese intertemporale Freiheitssicherung. Jetzt schon handeln, damit in der Zukunft wir nicht radikal Freiheit beschränken müssen. Das ist sozusagen der Kern dieser Entschei-

ung am Bundesverfassungsgericht. Und da dreht sich auch jetzt dann wieder die Frage drum, bei dem entkernten Klimaschutzgesetz, wird das diesen Anforderungen überhaupt gerecht vom Bundesverfassungsgericht? Und wir finden relativ eindeutig, nein, also das ist nicht so.

Katja Diehl

Ich fand das auch total interessant. Ich hab mich unter anderem mit Ronen Steinke, das ist auch eine ganz klare Follow-Empfehlung von mir, der arbeitet als Jurist und als Journalist. Und ist auch jemand, der aktuell auch beleuchtet, es sind ja gerade wieder mehrere Menschen der letzten Generationen in Gewahrsam, während andere, die massivere Verbrechen an der Menschheit, gerade in Dingen der Zukunft machen, frei herumlaufen. Und Ronen und ich haben zwei Podcasts dazu aufgenommen. Und er meinte, im Rahmen der Menschen, die sich mit Jura auskennen, war das eine krasse Geschichte. Es hört sich jetzt so lapidar vielleicht an, aber die vom Bundesverfassungsgericht sind ja unpolitisch. Also, sie haben natürlich eine gewisse Neutralität zu wahren. Aber das, was sie da gesagt haben, war wirklich... bahnbrechend in dem Sinne, wie deutlich das für deren Verhältnisse war. Und das ist ja auch etwas, was wir immer wieder auch, finde ich, sehen, dass wir so stark im Jetzt sind. Und die Dinge, was du auch sagst, Tempolimit ist einfach, wie man so schön sagt, ein No-Brainer. Und in ganz Europa ist überall ein Tempolimit. Das sind Dinge, wo ich das Gefühl habe, da wird an Sachen festgehalten, auch schon wie ein bisschen ein kindlicher Widerwille. Weil natürlich Menschen manchmal, bestimmte Parteien, Freiheit anders definieren und die Freiheit von sich selbst über die von anderen setzen. Aber da sind wir ja schon mal bei den Dingen, das ist vielleicht ein ganz guter Schritt, den

wir da jetzt machen könnten. Als dieses Wort gesprochen wurde vom Bundesverfassungsgericht, was waren denn da eure Forderungen? Was wären denn aus eurer Sicht die Maßnahmen gewesen, die man hätte umsetzen sollen?

Christoph Störmer

Naja, also, letztendlich, wir reden und alle Parteien haben im Wahlkampf, auf den du ja angesprochen hast, der dann jetzt zu der Ampelkoalition geführt hat, alle Parteien der Ampelkoalition haben Wahlkampf gemacht mit dem 1,5-Grad-Ziel, mit der 1,5-Grad-Grenze. Und die logische Schlussfolgerung daraus ist ein Klimaschutzgesetz, was sich tatsächlich an der 1,5-Grad-Grenze ausrichtet. Und wenn man sich aber die impliziten CO₂-Budgets des Klimaschutzgesetzes anschaut, also man kann ja relativ einfach den Minderungspfad, der im Klimaschutzgesetz angelegt ist, kann man ja aufsummieren, also man rechnet einfach zusammen, wie viel CO₂ darf in welchen Jahren ausgestoßen werden. Und dann kriegt man eine CO₂-Zahl raus, die am Ende ausgestoßen wird, erlaubt wird. Und wenn man die dann neben die IPCC-Berichte, also die Berichte vom Weltklimarat legt und schaut, wie groß sind denn die globalen CO₂-Budgets noch und wie groß ist das CO₂-Budget für Deutschland, wenn man das alleine über die Bevölkerung umrechnet und einfach ignoriert, dass wir historisch ganz viel schon CO₂ emittiert haben und eigentlich viel mehr noch machen müssten, wenn man sich nur das anschaut, dann sieht man schon, dass das Klimaschutzgesetz eben auf keinen Fall 1,5 Grad kompatibel ist und auch nicht Paris-kompatibel ist im Sinne von deutlich unter 2 Grad, sondern selbst minimalste oder Temperaturgrenzen, die auf jeden Fall halten müssen, also 1,8 Grad mit hoher Wahrscheinlichkeit, werden, wenn man sich den Pfad des aktuellen Klima-

schutzgesetzes anschaut, in den frühen 40er-Jahren schon überschritten. Und da reden wir gar nicht über so 1,6 Grad oder so. 1,6 Grad mit hoher Wahrscheinlichkeit wird schon in den späten 20er-Jahren wahrscheinlich überschritten. Und das ist das riesige Problem. Also das ist eigentlich auch eine naheliegende Forderung, Klimaschutzgesetz so auszurichten, dass er Paris-kompatibel ist und das auch gesetzlich so zu beschließen. Und weil vielleicht...

Katja Diehl

Das war für mich tatsächlich auch etwas irritierend, dass Robert Habeck vor die Presse gegangen ist und voll des Lobes war, wir sind voll auf dem Kurs. Man hat irgendwie das Gefühl, jedes Mal, wenn solche Sachen kommen, steht der Expertenrat dahinter und schlägt die Hände über den Kopf und muss ein paar Tage später das korrigieren. Da sollte man ehrlich sein, was du schon sagst, es stimmt nicht. Es ist nicht auf Kurs. Ich kann kurz berichten, deswegen bin ich reingeretscht. Ich bin bei Leonore Gewessler. Die hat das Superministerium, was Robert Habeck nicht hat in Österreich. Da ist der Verkehr in diesem Klimaschutzministerium eingegliedert. Die hat am Anfang ihrer Wahlzeit oder ihres Mandates alle Großbauprojekte angehalten. Es sollte noch mal ein Autobahntunnel gebaut werden, wie bei uns auch. Wir haben ja unzählige, über 100 Autobahnprojekte, die noch gemacht werden sollen. Das hat sie ein Jahr angehalten. Sie hat das, was bei uns diese Autobahn AG ist, die ASFINAG in Österreich, die Wissenschaft und ihr Ministerium ein Jahr gerechnet. Was passiert eigentlich, wenn man einen Tunnel baut? Was passiert, wenn wir Autobahnen bauen? Das weiß jeder von uns. Es ist die größte CO₂-Schleuder, die man machen kann. Gerade Tunnelbau ist unglaublich intensiv. Das kann manchmal über 100 Jahre dauern, bis es an sich amortisiert ist, an

CO2 was da produziert wird. Sie hat dann alle Großbauprojekte abgesagt. Sie hat gesagt, wenn wir wirklich zu Zeitpunkt X dekarbonisiert sein wollen, diesen Meilensteinplan machen, und hat nicht, wie Volker Wissing es gemacht hat, gesagt, das ist der Verkehr 2023, so entwickelt er sich. Ich rechne mal hoch, wo wir 2030 sind. Das ist ja auch so was, wo man merkt, schon bei Nachbarländern hat man so eine unterschiedliche Betrachtungsweise und auch eine andere Art, das ernst zu nehmen. Wie guckt ihr da auf den Verkehrssektor? Was ist in der bisherigen Ampelkoalition da gelaufen? Welche Maßnahmen waren überhaupt pariskonform?

Christoph Störmer

Ja, also ich meine, vielleicht noch ganz kurz zurückzukommen auf, du hattest gerade das angesprochen, die Pressekonferenz mit Robert Habeck, wo er gesagt hat, wir sind im Grunde auf Kurs und diese Tafel hochgehalten hat. Und da denke ich mir immer, naja, wenn die Bundesregierung tatsächlich auf Kurs wäre, dann würden wir nicht eine Klage nach der anderen gewinnen gegen die Bundesregierung. Und das ist ja in der Tat der Fall. Also wir haben im November, haben wir zwei Klagen gewonnen am Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg zu den Klimaschutz-Sofortprogrammen, die die Bundesregierung verpflichtet haben, sowohl im Verkehr als auch im Gebäudesektor Sofortmaßnahmen auf den Weg zu bringen, um auf Kurs zu kommen. Also das Gericht hat festgestellt, dass die Bundesregierung auf jeden Fall da nicht auf Kurs ist. Im Mai haben wir wieder zwei Klagen gewonnen, auch am Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, am Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg immer deswegen, weil die Bundesregierung sitzt in Berlin, deswegen ist das das zuständige Gericht, wo das Gericht wieder gesagt hat, da hatten wir geklagt für

Klimaschutzprogramme, die sind im Klimaschutzgesetz auch vorgesehen, hatten wir geklagt, weil wir gesagt haben, das Klimaschutzprogramm, was die Bundesregierung verabschiedet hat, das reicht nicht aus. Also die Bundesregierung hat selber gesagt, als sie das Klimaschutzprogramm verabschiedet hat, im Oktober letzten Jahres, da bleibt eine Lücke von mindestens von 200 Millionen Tonnen ungefähr CO₂. Und dann haben wir gesagt, naja, also offensichtlich ist es dann nicht rechtskonform. Und das ist ja schon auch ein starkes Stück. Also, dass die Bundesregierung ein Programm verabschiedet und gleichzeitig sagt, es reicht eigentlich nicht aus, ist ja eigentlich ein Witz. Und das Gericht sieht das halt auch genauso. Und deswegen ist ja so ein bisschen unverständlich, wie man vor diesem Hintergrund zu dem Ergebnis kommen kann, dass man auf dem richtigen Weg ist. Wenn das Gericht sagt, und ich denke, darauf können wir uns eigentlich alle verständigen, so Gerichte ernst zu nehmen in ihren Urteilen, dass man nicht auf dem richtigen Weg ist und mehr machen muss. Und da waren diese vier Urteile schon einigermaßen bahnbrechend. Und für die Bundesregierung ja auch einer der Gründe, warum das Klimaschutzgesetz entkernt wurde, um eben auch Druck vom Verkehrssektor zu nehmen. Also, was man macht, ist ja das Gegenteil. Also, statt mit allem, was man hat, auf Kurs zu kommen, zu sagen, du hast gerade gesagt, man denkt immer viel im Jetzt, zu sagen, wir nehmen erst mal den Druck von den einzelnen Sektoren runter und rechnen uns das irgendwie schön, sodass wir bestenfalls erst in der nächsten Legislatur im Verkehr was machen müssen, führt halt genau in die Sackgasse und ist halt in diesem Jetzt-Denken zu Hause. Und dagegen richten wir uns eben auch mit unseren Klagen. Und jetzt eben dann gegen diese Gesetzesänderung mit dieser neuen Verfassungsbeschwerde. Weil das, was wir gerade ge-

sagt haben, was das Verfassungsgericht gesagt hat, das wird halt durch diese Gesetzesänderung jetzt völlig ignoriert. Und zwar vielleicht, weil das ja ganz interessant ist, also warum haben wir eigentlich gerade Verfassungsbeschwerde eingereicht, aus welchen Gründen, was ist das Argument eigentlich, bis jetzt war es ja so, das hat gerade schon angeklungen, dass jeder Sektor jedes Jahr eine CO₂-Obergrenze hat und die musste eingehalten werden. Und zum Beispiel der Verkehr hat die nicht eingehalten. Und der Verkehr hätte bis 2030 nach dem aktuellen Projektionsbericht, und der ist schon sehr positiv, also der ExpertInnenrat hat gesagt, dass es den Verkehr überschätzt mit hoher Wahrscheinlichkeit, die CO₂-Einsparungen. Aber selbst laut diesem Projektionsbericht hätte der Verkehr bis 2030 eben 180 Millionen Tonnen CO₂ zu viel ausgestoßen. Und was man jetzt gesagt hat, ist, na wir schauen, also wir schaffen erstmal diese ganzen konkreten Sektorziele ab, wir werfen alles in einen Topf, also alle Sektoren werden in einen Topf geworfen, und wir schaffen auch die jahres-scharfe Betrachtung ab, also wir schauen uns nicht mehr die Einzeljahre an, sondern wir schauen uns jetzt ganze Jahrzehnte an. Also die Vorgabe des Gesetzes ist, dass in dem Jahrzehnt der 20er Jahre und in dem Jahrzehnt der 30er Jahre über alle Sektoren hinweg, wenn man alles zusammenrechnet, das eingehalten werden muss. Und da haben wir halt das zweifelhafte Glück, dass die Corona-Krise, die Kriegssituation der Ukraine im Zusammenhang mit den Konjunkturdellen dazu geführt haben, dass wir in den vergangenen Jahren recht schwache CO₂-Emissionen hatten. Da haben wir das Glück, dass dieser Sachstand so vorliegt und dass wir jetzt in den 30er Jahren uns das schönrechnen können überhaupt noch. Aber wenn man sich das auf die 30er Jahre zum Beispiel anschaut, dann sieht man, dass das strukturell ins Chaos führt, in die

Katastrophe führt. Und dieses Klimaschutzgesetz ist eben deswegen verfassungswidrig, weil das Verfassungsgericht gesagt hat, man muss es differenziert betrachten und man muss diesen Minderungsdruck differenziert umlegen irgendwie, dass die Leute wissen, was kommt denn auf sie zu, dass einzelne Ministerien wissen, was wird von mir wann verlangt. Und momentan ist es so, dass sich wieder alle anschauen können und mit dem Finger aufeinander zeigen und sagen, ja, fang du doch an. Und das hat Volker Wissing ja schon versucht mit dem alten Gesetz, wo er ganz klein in der Verantwortung ist. Und mir fehlt die Fantasie, wie man jetzt dazu kommen kann, zu sagen, na, mit dem neuen Gesetz, da stärken wir die Eigenverantwortung der Ministerien, da klappt das bestimmt. Jetzt wird Volker Wissing sich rechtskonform verhalten. Ich wüsste nicht, wie das Klimaschutzgesetz dazu führen soll. Im Gegenteil. Also deswegen, das ist einer der Gründe. Es gibt noch ganz andere Gründe, aber das würde jetzt sehr ins Detail führen. Aber das ist für mich einer der krassesten Gründe, dass man diese riesige CO₂-Lücke in den 30er-Jahren, wo wir jetzt schon wissen, wir werden knapp 300 Millionen Tonnen CO₂ zu viel ausstoßen, allein in den 30er-Jahren, aber das wird völlig ignoriert. Man sagt, das machen wir nächste Legislatur frühestens.

Katja Diehl

Das ist ja auch das Interessante, dass die ersten Studien aufs Jahr 2030 gucken. Und da gibt's erste Berechnungen, wenn das so weitergeht wie bisher mit dem Verkehrssektor, ist der Verkehrssektor zu 50 Prozent zuständig für die CO₂-Emissionen im Jahr 2030.

Was ich auch nachvollziehbar finde. Aber das ist vielleicht grad ein ganz guter Punkt, weil wir noch zehn Minuten haben. Ihr habt dann ja ein bisschen versucht, unseren Bundespräsidenten zu bearbei-

ten. Weil der musste ja final das auch zulassen. Das hat mehrere Wochen gedauert. Ich weiß nicht, ob er da wirklich das Prüfen so lang gedauert hat. Magst du das noch mal erläutern, was da noch passiert ist und wie der Schritt gekommen ist?

Christoph Störmer

Genau, also der Deutsche Bundestag hat das Gesetz im April, also das Gesetz war ja sehr lange... waberte das Gesetz so durch die Institutionen, also... die ersten Beschlüsse dazu in der Koalitionsrunde sind ja schon über ein Jahr her gewesen. In diesen Nachtsitzungen, wo man den Kompromiss gemacht hat, so machen wir das, oder so wollen wir das machen. Ab dem Zeitpunkt wurde verhandelt über das Gesetz. Dann gab's Referentenentwürfe, die kommen aus dem zuständigen Ministerium. Es war beim Klimaschutzgesetz irgendwann keine Bewegung mehr drin, weil sich die Positionen so verhakt hatten. Im April ging dann auf einmal alles ganz schnell, weil man politischen Kompromiss finden wollte. Das ist auf höhere politische Ebenen gegangen, also zu den stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden. Man hatte im April diesen Kompromiss gehabt, so wie jetzt auch das Gesetz aussieht. Der hat den Referentenentwurf nicht verbessert, an einigen Stellen sogar verschlechtert. Und das wurde im Bundestag dann abgestimmt. Wir haben natürlich versucht, über unterschiedliche Wege, über öffentlichen Druck, wir haben eine Unterschriftenaktion gestartet, ganz viele BürgerInnen haben Abgeordneten geschrieben und gesagt, warum macht ihr das? Wir haben an die SPD appelliert, an die Grünen appelliert, gefordert, das nicht zu machen. Was ja auch dazu geführt hat, dass einige Abgeordnete entgegen der Fraktionsdisziplin gesagt haben, sie werden dem Gesetz nicht zustimmen. Auch prominente Abgeordnete, Toni Hofreiter hat gesagt, er wird dem

Gesetz nicht zustimmen. Das sagt ja schon was. Bei den Grünen hat Lisa Badum gesagt, die hat das Gesetz vorher verhandelt, hat gesagt, sie wird dem Gesetz nicht zustimmen. Das ist ja sehr telling, dass das so gekommen ist. Es ist dann trotzdem durch den Bundestag gegangen. Nachdem es auch durch den Bundesrat gekommen ist, haben wir das Gesetz uns schon die ganze Zeit davor sehr genau angeguckt. Mal aufgestellt, aus welchen Gründen es wirklich gegen den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts verstößt und auch aus unserer Sicht evident verfassungswidrig ist. Ich weiß nicht, was ich wirklich... Ich find das wirklich interessant. Ich hab mir ein Zitat aufgeschrieben vom Bundesverfassungsgericht. Ich weiß nicht, ob ich das so schnell finde. Wo das im Zitat sagt, was ist notwendig für dieses Gesetz. Ich les das einmal kurz vor, weil ich es wirklich absurd finde. Das Bundesverfassungsgericht hat 2021 gesagt, Zitat, dass weitere Jahresemissionsmengen und Reduktionsmaßgaben so differenziert festgelegt werden müssen, dass eine hinreichend konkrete Orientierung entsteht. Erst dies erzeugt den erforderlichen Planungsdruck. So. Und jetzt schaffen wir alles ab, was Planungsdruck erzeugt. Das ist so eine Stelle, wo man sich das neue Gesetz anschaut und den Beschluss vom Bundesverfassungsgericht und sich denkt, das kann nicht verfassungskonform sein. Und das haben wir dem Bundespräsidenten so geschrieben und appelliert, dieses Gesetz nicht auszufertigen. Der Bundespräsident prüft das Gesetz, bevor es in Kraft tritt. Aber auch der Bundespräsident, das gehört zur Wahrheit dazu, hat nur eine sehr enge materielle Prüffähigkeit. Er prüft vor allem, ist es formell richtig zustande gekommen. Dann muss es sehr grob verfassungswidrig sein. Aus unserer Sicht ist es das. Aber der Bundespräsident ist zu einem anderen Ergebnis gekommen und dem Prozess scheinbar nicht vorweggreifen.

Katja Diehl

Genau, jetzt sind wir an dem Punkt, dann war die Unterschrift. Steinmeier hat das damit durchgelassen, damit wurde das Ganze gültig. Und dann habt ihr, glaube ich, eine Nacht durchgemacht, wie man so lesen konnte. Magst du das noch mal erzählen, was ist dann passiert?

Christoph Störmer

Genau, also, ich meine, die Entwürfe, wie ich das gerade gesagt habe, die lagen ja schon länger auf dem Tisch. Und das Gesetz, wie es dann auch unterschrieben wurde, ist spätestens seit dem Beschluss im Bundestag... haben wir das Schwarz auf Weiß, was da passiert. Das heißt, das hat uns jetzt nicht unvorbereitet getroffen. Und wir haben mit einigem Druck und hinter verschlossenen Türen sozusagen diese Verfassungsbeschwerde vorbereitet. Und waren dann in der Lage, direkt auf die Unterschrift zu reagieren im Grunde. Wir mussten noch einige Kleinigkeiten anpassen, auch vor allen Dingen Daten noch mal anpassen. Waren aber sehr gut vorbereitet. Es ist ja eine sehr gute Teamarbeit, die wir da mittlerweile auch haben, weil wir so viel Erfahrung mit den Klimaklagen haben zwischen der Kanzlei mit Remo Klinger und unseren Fachbereichen. Und haben dann eben diese 204 Seiten, das sind die Verfassungsbeschwerde, konnten wir dann einreichen am Mittwoch, direkt als das Gesetz in Kraft tritt. Und das finde ich eigentlich ganz schön, zusammen mit den gleichen BeschwerdeführerInnen, die auch schon die Verfassungsbeschwerde 2021 gewonnen haben. Also damals, ich hatte Marlene erwähnt, die war damals elf. Die ist jetzt dementsprechend drei Jahre älter, aber immer noch genauso zornig. Und auch andere, die damals gewonnen haben, die sie jetzt

natürlich sehen, was gemacht wird. Und die damit nicht einverstanden sind. Und natürlich stellvertretend auch für ihre Generation da Einspruch gegen erheben. Und ja, auch irgendwie den Rücken gestärkt bekommen von sehr, sehr vielen Menschen, die zum Beispiel bei uns diese Klage als ideale MitklägerInnen unterstützen. Also man kann bei uns auf der Website da unterschreiben, weil wir natürlich auch politischen Druck erzeugen damit. Also ich lade alle herzlich ein, bei uns auf der Webseite mal zu schauen, das zu unterschreiben oder Klimaklagen-Pate oder Patin zu werden, um diese Arbeit zu unterstützen. Also, genau, das war einigermaßen viel Arbeit, aber ich glaube, es ist halt sehr, sehr wichtige Arbeit. Und ja, zu sehen, dass so 204 Seiten am Ende fertig sind und an dem Tag fertig sind, wo das unterschrieben wird, das ist ja auch ein kleines Erfolgserlebnis, das dann bestenfalls zu einem großen Erfolgserlebnis führt, mit dem wir dann die Bundesregierung zu mehr Klimaschutz verpflichten können.

Katja Diehl

Wer kann denn jetzt mitmachen? Gibt es Altersgrenzen? Muss ich in Deutschland wohnen? Wer kann jetzt, genau was du sagst, gibt ja die zwei Pfade. Einmal kann man einfach direkt unterschreiben und damit seiner Stimme Gewicht verleihen, dass man das auch nicht gut findet und dass man auch dagegen ist. Und seiner in dem Sinne auch angebrachten Wut Ausdruck verleihen. Dann gibt es ja noch das mit den PartInnen. Vielleicht erklärst du mal beide Wege, wer da mitmachen kann und wie niedrigschwellig er letztlich auch ist.

Christoph Störmer

Ja, genau. Wir haben uns bewusst dafür entschieden, das wieder mit den gleichen elf BeschwerdeführerInnen zu machen, die auch 2021 das gemacht haben. Ähm... und... auf der anderen Seite wollen wir, das haben wir bei den anderen Klagen auch schon gemacht, eine große Masse an Personen hinter dieser Klage versammeln, die einfach über ihre Unterschrift zeigen können, sie sind damit nicht einverstanden. Das nennen wir ideelle Mitklägerschaft. Das geht sehr, sehr einfach. Da kann man einfach sich auf unserer Website das anschauen, das ist eh interessant, da stehen die Gründe noch mal sehr viel differenzierter als jetzt hier bei uns im Zweiergespräch. Und kann man dann einfach unterschreiben. Und wir, letztes Mal, als wir im Oberverwaltungsgericht waren, haben wir zum Beispiel eine Rolle mitgebracht, wo diese ganzen Unterschriften drauf waren, und haben die vorm Gericht dann einmal entrollt. Was natürlich auch für die Medien immer noch mal sehr eindrücklich ist. Und auch politischen Druck einfach entfaltet. Und man kann auch Pate oder Patin werden von Klagen. Das ist natürlich deswegen auch für uns enorm wichtig, weil so Klagen natürlich immer sehr, sehr viel Arbeit verlangen. Und dann zum Beispiel ich, auch hier, ich bin ja angestellt bei der Deutschen Umwelthilfe. Und so kann man auch als Patin sozusagen mit einem kleinen Beitrag jeden Monat das unterstützen, wenn man das sich leisten kann und möchte. Da freuen wir uns natürlich auch immer sehr drüber. Also das sind die zwei Möglichkeiten, bei denen man bei uns, bei der Deutschen Umwelthilfe, die Klage, die wir jetzt schon eingereicht haben, unterstützen kann. Und dann kann man ja bei anderen Verbänden auch noch unterstützen. Das schließt sich auch überhaupt nicht aus. Also ich kann jedem da nur empfehlen, bei uns zu schauen, bei anderen auch zu schauen natürlich gerne. Genau, dass wir

möglichst viel Druck entfalten juristisch und politisch auch auf der Straße letzten Endes natürlich.

Katja Diehl

Wir danken euch, die ihr zugehört habt und euch, die ihr vielleicht dieses Ganze hier nachschaut. Fleißige Geister haben eure Fragen auch mitgescannt. Ich kann mir vorstellen, dass die sich irgendwann noch auf der Webseite oder vielleicht mit einem Blog-Eintrag auch noch mal beantworten lassen. Fazit ist auf jeden Fall, es ist niedrigschwellig, es hat jetzt keine juristischen Auswirkungen oder Ähnliches. Macht es auf jeden Fall. Ich danke für den Austausch und wir rocken, das würde ich sagen.

Christoph Störmer

Danke dir, Katja. Danke dir, dass du das auch mitgemacht hast. Und schaut euch Katjas Bücher an.