



Positionspapier

Aus Verantwortung vor der Schöpfung: Für ein klimaneutrales Bayern 2030

Herausgeber: Junge Union Bayern - Landessekretariat

Franz Josef Strauß-Haus, Nymphenburger Straße 64, 80335 München

Tel.: 0 89/12 43-2 42, -2 44, Fax: 0 89/1 29 85 31

E-Mail: ju@ju-bayern.de

1. Einleitung:

Die Junge Union sieht sich als Vertreter der jungen Generation in einer besonderen Verantwortung, nicht nur auf tagesaktuelle Fragen zu antworten, sondern auch langfristige Perspektiven zu erarbeiten. Vor dem Hintergrund eines weltweit steigenden Energieverbrauchs, knapper und teurer werdender fossiler Brennstoffe die in der Hand weniger Anbieter konzentriert sind, und der weltweiten Bemühungen im Kampf gegen den drohenden Klimawandel wollen wir Bayern als Technologieführer für ressourcenschonende und klimafreundliche Technik etablieren.

Mit diesem Positionspapier wollen wir einzelne Sachthemen unter einem gemeinsamen Dach zu bündeln. Der Gedanke der Nachhaltigkeit und einer pragmatisch-wertorientierten ökologischen Wirtschaftspolitik bietet die Grundlage, um in Verantwortung vor der Schöpfung eine moderne Politik für den Freistaat Bayern zu formulieren. Wirtschaft und Umwelt sind keine Gegensätze, sondern bilden zusammen große Chancen.

Es gehört zu den Herzstücken christlich-konservativer Politik, Verantwortung für die Schöpfung zu tragen. Im Sinne eines Leitbilds der Nachhaltigkeit gilt es, für eine gleichrangige Beachtung von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen einzutreten. Die CSU hat früher als andere Parteien den ökologischen Gedanken betont. Sie bekennt sich zu der Verantwortung, die natürlichen Lebensgrundlagen zu nutzen, aber auch zu schützen und den eigenen Wert der Natur und allen Lebens unabhängig vom Nutzen für den Menschen zu achten. In Zeiten zunehmender Globalisierung der Märkte ist es daher die Aufgabe christlich-sozialer Politik, nach Antworten auf die Frage zu suchen, wie sich gesundes Leben und naturverträglicher Wohlstand vereinen lassen.

2. Vision:

Klimaneutrales Bayern 2030: Ausgeglichener CO₂-Haushalt

Immer häufiger wird in umweltpolitischen Positionspapieren ein „ausgeglichener Energiehaushalt“ für verschiedene deutsche Regionen gefordert. Wir halten diesen Begriff für nicht zielführend: eine energiepolitische „Abkapselung“ einzelner Regionen, die sich zu „Selbstversorgern“ erklären wäre teuer, ineffektiv und weckt die falsche Illusion, Bayern könnte in Zukunft völlig auf den Import der Energieträger Öl und Gas verzichten. Wesentlich sinnvoller ist

35 das Ziel, Bayern bis zum Jahr 2030 „klimaneutral“ zu machen, d.h. dass im Freistaat nur soviel CO₂
36 durch das Verbrennen fossiler Energieträger freigesetzt wird, wie durch unsere Natur und
37 verschiedene CCS- (Carbon Capture and Storage) und CCR- (Carbon Capture and Reuse)
38 Technologien wieder neutralisiert werden kann. Bayern besticht durch eine vielfältige Struktur von
39 weltmarktführender Industrie, leistungsfähigem Handwerk und hochinnovativem Mittelstand, von
40 großen Naturräumen und modernen städtischen Zentren – dies bietet exzellente
41 Voraussetzungen, um das allgemein anerkannte Ziel, den weltweiten CO₂-Ausstoß bis 2050 um
42 80% zu senken, in Bayern bereits deutlich früher zu erreichen¹. Bayern besitzt das Potential, mit
43 einer Mischung aus gesteigerter Energieeffizienz und Verbrauchssenkung, der verstärkten
44 Nutzung umweltfreundlicher Energien und einer vermehrten dezentralen Energieerzeugung die
45 Vision eines klimaneutralen Landes Wirklichkeit werden zu lassen und so als weltweiter Vorreiter
46 zu beweisen, dass Umweltschutz und wirtschaftlicher Erfolg Hand in Hand gehen können.

47

48

49 **3. Konkrete Möglichkeiten:**

50

51 **Mobilität**

52

53 Ein entscheidender Faktor beim Energieverbrauch ist die Frage der Mobilität, sowohl in privater
54 als auch in gewerblicher Sicht. Gerade in diesem Bereich zeigt sich, dass Umweltschutz
55 heutzutage eng mit Forschung und Entwicklung, mit Innovation und Hightech verbunden ist.
56 Daher gilt es, den Standort Bayern als Forschungs- und Innovationsstandort für Umwelt- und
57 Mobilitätstechnologie zu stärken und zukunftsfest zu gestalten. Im Folgenden konzentrieren wir
58 uns auf konkrete Handlungsfelder im Bereich Elektromobilität, Erdgas und Schienenverkehr, aber
59 wir wollen ausdrücklich darauf hinweisen, dass auch die Wasserstofftechnologie nicht
60 vernachlässigt werden darf und Plug-in-Hybride sowie Biokraftstoffe in ihrem Potential nicht zu
61 unterschätzen sind – es wäre fatal, wenn sich Bayern zu einseitig auf einzelne Technologien
62 verlässt.

63

64 ○ **Elektromobilität**

65 Der Antrieb der Zukunft wird auf Strom basieren. Die Bundesregierung hat am
66 19. August 2009 den Entwicklungsplan Elektromobilität verabschiedet mit dem

¹ Empfehlung des Intergovernmental Panel on Climate Change, die CO₂-Emissionen bis 2050 um 80% zu reduzieren (bezogen auf den Basiswert von 1990), um eine globale Erwärmung von über 2 Grad Celsius zu vermeiden. Eine Studie des Fraunhofer Instituts von 2009 im Rahmen des europäischen ADAM-Forschungsprojekts (Adaptation and Mitigation Strategies) zeigt, dass dies in Europa selbst ohne den weiteren Ausbau von Atomkraft und ohne CCS-Technologien technisch und wirtschaftlich möglich ist.

67 Ziel, Deutschland zum Leitmarkt für E-Mobilität werden zu lassen, in dem bis
68 2020 eine Million Elektro-Fahrzeuge genutzt werden. Hierbei ist jedoch zu
69 beachten, dass für die Umweltfreundlichkeit von Elektromobilen von
70 entscheidender Bedeutung ist, aus welchen Quellen der getankte Strom
71 gewonnen wird.² Eine direkte Subvention von Elektrofahrzeugen halten wir für
72 nicht notwendig, stattdessen empfehlen wir die folgenden Schritte:

- 73
- 74 • Die schrittweise Ausdehnung der Modellregion München auf zunächst
75 ganz Oberbayern und dann entlang der Hauptverkehrsachsen zu allen
76 bayerischen Metropolen. Für den Durchbruch von Elektroautos ist es von
77 wesentlicher Bedeutung, dass die Reichweite der Autos deutlich erhöht
78 wird: auch wenn die Autos bevorzugt von Pendlern als Zweitwagen
79 eingesetzt werden, ist es für die Akzeptanz wichtig, dass die Technik des
80 Wagens und die begleitende Infrastruktur auch längere Reisen zulassen.
- 81 • Die verstärkte Miteinbeziehung des Mittelstandes in
82 Forschungsprojekte und Modellvorhaben: wir sehen derzeit ein zu
83 großes Übergewicht der Automobilkonzerne und Stromkonzerne.
84 Besonders wichtig aus mittelständischer Sicht ist die Hilfestellung durch
85 einen kompetenten Behörden- und Förder-Lotsen. Hierbei kann auch auf
86 die Infrastruktur im Haus der Forschung in München zurückgegriffen
87 werden.
- 88 • Bayern forciert die Einrichtung einer Informationsstelle, angesiedelt zum
89 Beispiel bei der Regierung, für den Mittelstand über alle relevanten
90 Themen zu Elektromobilität, CO2 Reduzierung, Klimaneutrales Bayern
91 und regenerative Energieversorgung 2030.
- 92 • Patente zur Elektromobilität, die durch öffentliche Förderung ermöglicht
93 wurden, müssen ins Nutzungsrecht des Staates übergehen können,
94 wenn sie über längere Zeiträume nicht genutzt werden. Ist dies nicht
95 durchsetzbar, so sind zumindest die Daten aus staatlich geförderten
96 Forschungs- und Entwicklungsprogrammen umfangreicher als bisher zu
97 veröffentlichen, um das gewonnene Wissen effizienter zu teilen.

². Während Elektromobile in China wegen des großen Anteils von Kohle-Strom eine schlechtere CO2-Bilanz als Autos mit Verbrennungsmotor haben, ist schon bei unserem derzeitigen bayerischem Strom-Mix eine deutliche Minderung der CO2-Gesamtbilanz durch Elektromobile möglich. Elektromobile sollten in ihrer Bedeutung nicht überschätzt werden, aber sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Frage nach zukünftiger Technologieführerschaft und erlauben eine größere energiepolitische Flexibilität – weg vom Öl, hin zu den verschiedensten alternativen Stromquellen.

- 98
- 99
- 100
- 101
- 102
- 103
- 104
- 105
- 106
- 107
- 108
- 109
- 110
- 111
- 112
- 113
- 114
- 115
- 116
- 117
- 118
- 119
- 120
- 121
- 122
- 123
- 124
- 125
- 126
- 127
- 128
- 129
- Das „Betanken“ von Elektroautos wird trotz weiterer technischer Fortschritte der Schnelltank-Varianten vor allem nachts an der heimischen Steckdose erfolgen. Daher ist in Neubaugebieten schon jetzt darauf zu achten, dass die Kapazität des Stromnetzes diese zusätzliche Last bewältigen kann und in den Garagen entsprechende Anschlüsse vorhanden sind.
 - Um eine kosten- und bedarfoptimierte Infrastruktur von öffentlichen Ladestationen zu ermöglichen, müssen Genehmigungsverfahren für Elektrotankstellen vereinfacht und deutschlandweit standardisiert werden. Es ist inakzeptabel, dass Elektrotankstellen als „Stromhändler“ eine extra Genehmigung der Regulierungsbehörden benötigen. Private Investitionen in die Infrastruktur sind nur bei einer verbindlichen Rechtslage und ausreichender Planungssicherheit zu erwarten.
 - Ebenso benötigt werden einheitliche Technik- und Verrechnungsstandards für Elektrotankstellen. Ein begrüßenswerter Anfang ist die Einigung der deutschen und französischen Automobilindustrie auf einheitliche Stecker und ein grenzüberschreitendes Abrechnungssystem. Die Politik sollte die Arbeit der Expertenteams weiter begleiten und sich für eine schnelle Etablierung unserer Standards in ganz Europa einsetzen – nicht zu unterschätzen ist dabei die Bedeutung der aktuellen Verhandlungen der Automobilindustrie Europas, Amerikas und Japans, bei der die vereinbarten Standards nicht wieder in Frage gestellt werden dürfen.
 - Ein Forschungsauftrag zur Sicherheit des Induktions-Tankens kann helfen, berechtigte Bedenken und Vorbehalte gegenüber dieser viel versprechenden Technologie frühzeitig zu klären.
 - Auch ist darauf zu achten, dass in Zukunft Parkhäuser auf die Bedürfnisse der Elektroautos ausgerichtet werden und vor allem im Innenstadtbereich auch „Tankmöglichkeiten“ anbieten.
 - Zusätzlich sollen in Großstädten eigene Fahrspuren für Elektroautomobile geschaffen werden.

130 Die Einrichtung des Wissenschaftszentrums Elektromobilität an der TU
131 München, in dem 36 Lehrstühle zusammenarbeiten, ist dabei ein
132 herausragendes Signal, dass sich der Forschungs- und Innovationsstandort

133 Bayern intensiv mit diesen neuen Entwicklungen beschäftigt. Diesen Weg gilt es
134 weiter zu unterstützen und zu fördern.

135

136 In Ergänzung hierzu liegt in der Weiterentwicklung der Brennstoffzelle noch
137 großes Potential. Diese vermeidet die Notwendigkeit, das Fahrzeug mittels
138 einer Steckdose aufzuladen, da durch die Brennstoffzelle im Elektrofahrzeug die
139 Stromquelle permanent vorhanden ist. Neben Wasserstoff als Energieträger
140 kann auch – wie etwa in der so genannten „Smart Fuel Cell“ - auf den Alkohol
141 Methanol als Betriebsstoff zurückgegriffen werden. Methanol wird heute schon
142 immer häufiger aus erneuerbaren Energiequellen, z.B. Biomasse der zweiten
143 Generation (Biomüll) oder sogar aus Hausabfällen erzeugt. Dies ermöglicht den
144 CO₂-neutralen Einsatz der Brennstoffzelle. Gerade vor dem bereits erwähnten
145 Problem der geringen Reichweite von Elektroautomobilen könnte mittels dieser
146 Technologie ein viel versprechender Lösungsansatz gegeben sein, den es
147 ebenfalls zu fördern gilt.

148

149 ○ **Erdgastankstellen**

150

151 Das Verhältnis von Benzin-Tankstellen zu Erdgas-Tankstellen liegt bei ca. 20:1.

152

153 Erdgastankstellen sind dabei nicht mit den zahlreich vorhandenen Autogastankstellen zu
154 verwechseln. Autogas ist das verarbeitete Industrieprodukt, Erdgas das unbehandelte
155 Naturprodukt.

156

157 Für den Verbraucher ist dies insofern interessant, weil das unbehandelte Naturprodukt
158 günstiger ist als das behandelte Raffinerieprodukt.

159

160 Ökologisch interessant ist, dass durch eine breitere Abdeckung mit Erdgastankstellen die
161 Öl-Ressourcen geschont würden. Erdöl ist ein sehr wertvoller Grundstoff, der für weit mehr
162 Zwecke verwendet werden kann (und sollte) als zur Verbrennung. Erdgas hingegen eignet
163 sich fast ausschließlich zur Verbrennung und könnte somit auch breiter als bisher für die
164 Automobiltechnik verwendet werden.

165

166 Problematisch ist, dass bisher kaum Fahrzeuge hergestellt werden, die serienmäßig mit
167 Erdgas fahren. Ebenso ist das Tankstellennetz noch sehr lückenhaft (siehe oben). Gerade
168 für die deutsche Automobilindustrie könnte dies eine Chance sein.

169
170 Im Unterschied zu anderen Modellen (z. B. Elektro-Mobilität) wäre der Erdgasantrieb
171 relativ schnell umzusetzen. Schließlich lassen sich sämtliche Kfz's schon jetzt auf Erdgas
172 umrüsten, allerdings für Kosten von 2500,- bis 4000,- Euro. Eine serienmäßige Produktion
173 wäre wesentlich kostengünstiger möglich und sollte forciert werden.

174
175 Die Besteuerung geht immer stärker auf die Umweltaspekte ein. Die EU fordert für
176 Automobile eine Grenze für den CO₂-Ausstoß von 120 mg. Bei Erdgas-Autos liegt dieser
177 Wert deutlich darunter, zumeist bei ca. 80 mg. Damit dürfte der steuerliche Vorteil im
178 Betrieb dieser Autos auf absehbare Zeit gewährleistet sein.

179
180 Ergänzend zur Nutzung von Erdgas wirkt sich auch die Verwendung von „Bioerdgas“ positiv
181 auf die Klimabilanz aus. „Bioerdgas“ wird aus der Veredelung von Biogas gewonnen und
182 lässt sich genauso flexibel einsetzen wie Erdgas, da es die gleichen Qualitätskriterien
183 erfüllt.³ Hier könnte sich für die Kommunen eine neue Chance bieten hinsichtlich der
184 Verwendung von Rasenschnitt und Bioabfall, wenn daraus „Bioerdgas“ gewonnen wird.
185 Diese Entwicklung gilt es weiter zu unterstützen.

186

187 ○ **Schiienenverkehr**

188

189 Neben der Straße ist aus ökologischer Sicht vor allem auch die Schiene als Transportmittel
190 weiterhin ausdrücklich zu fördern. Daher gilt es, das Bahnnetz zu erhalten, vor allem auch
191 in der Fläche. Vor dem Rückbau und der Umwidmung stillgelegter Bahnstrecken sollte
192 vermehrt geprüft werden, ob eine Wiederinbetriebnahme in kommenden Jahren nicht
193 wieder sinnvoll werden könnte.

194

195 Darüber hinaus bietet eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unter
196 vermehrtem Einsatz des „kombinierten Verkehrs“ sowohl logistische als auch ökologische
197 Vorteile. *Besonderes Augenmerk verdienen hierbei die weitere Elektrifizierung des*
198 *bayerischen Streckennetzes, der Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Burghausen als*

³ Wegen des hohen technischen Aufwands lohnte sich die Aufbereitung lange nur für überdurchschnittlich große Biogasanlagen, aber auch hier ist mit weiteren Fortschritten zu rechnen. Quelle: European Biomass Association (AEBIOM).

199 *bedeutende Verkehrsader für das Chiemgauer Dreieck und die Anbindung des Flughafens*
200 *München. ← Wir empfehlen dem Landesausschuss, diesen letzten Satz entweder zu kürzen*
201 *oder besser noch um weitere Projekte aus anderen bayerischen Regionen zu ergänzen.*

202

203

204 **Photovoltaik: 100.000-Dächer-Programm**

205

206 Klimafreundlicher Strom kann auch mit Hilfe der Photovoltaik produziert werden.

207 Hauptaugenmerk sollte dabei auf der Nutzung von Flächen liegen, die anderweitig nicht oder
208 nicht sinnvoll genutzt werden können. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, mit Hilfe der
209 Neuauflage eines 100.000-Dächerprogramms einen eindeutigen Akzent für kleinere und mittlere
210 Anlagen zu setzen.

211

212 Vor allem angesichts der Tatsache, dass Bayern ein bedeutender Produktionsstandort für
213 Solaranlagen ist, zahlreiche erfolgreiche mittelständische Unternehmen in diesem Bereich tätig
214 sind und nicht zuletzt die Hausbesitzer davon profitieren, würde dieses Programm seine Wirkung
215 in Bayern entfalten können. Ein derartiges Programm würde auch ein weiteres deutliches Zeichen
216 setzen, dass Photovoltaik-Anlagen vorwiegend auf Dächer gehören.

217

218 Ebenso können die Kommunen einen Beitrag zu mehr Klimaschutz leisten, wenn bereits bei der
219 Erstellung von Bebauungsplänen darauf geachtet wird, die zu bauenden Gebäude für die Nutzung
220 von Sonnenenergie zu optimieren.

221

222

223 **Geothermie**

224

225 Der Geothermie kommt in vielen Regionen Bayerns eine ganz besondere Bedeutung zu: das
226 Süddeutsche Molassebecken des Voralpenraumes erlaubt einen guten Zugang zum beinahe
227 unerschöpflichen Wärmeverrat der Erde. Störungen wie Wassereintritt in Gipsanhydrat-
228 Schichten, wie sie in anderen Regionen vorkommen, wären nur in kleinen Gebieten in Nord-West
229 Bayern zu befürchten, dennoch sollten potentielle Gefahren durch Bodenveränderungen (z. B. ein
230 Absacken) noch besser erforscht werden, da das Schadenspotential enorm ist. Gerade für
231 Oberbayern liegen in der Geothermie enorme Potentiale, sowohl für Wärme- als auch
232 Stromgewinnung; neben den Großprojekten zur „tiefen Geothermie“ sollte auch die

233 oberflächennahe Nutzung durch Wärmepumpenheizungen in Privathaushalten und kleineren
234 Industriebetrieben weiter forciert werden.

235

236

237 **Biomasse/Biogas**

238

239 Neben der Geothermie bietet die energetische Nutzung pflanzlicher Biomasse allen ländlichen
240 Regionen Bayerns ganz besonders große Chancen. Bereits heute ist Biomasse mit einem Anteil
241 von ca. 70 Prozent der bedeutendste erneuerbare Energieträger in Deutschland. Unserer
242 bäuerlichen Landwirtschaft bietet sie große und vor allem preis- und mengenstabile
243 Absatzmöglichkeiten, allerdings beinhaltet sie zunehmend die Gefahr einer Verarmung unserer
244 Landschaft. Es ist notwendig, die einseitige Ausrichtung auf Maiskulturen zu verhindern und durch
245 die Koppelproduktion von Energiepflanzen und Futtermitteln und den Einbau von
246 Energiepflanzen in herkömmliche Fruchtfolgen einen Wettbewerb zwischen „Tank und Teller“ zu
247 vermeiden und die Schönheit und Artenvielfalt unserer gewachsenen oberbayerischen
248 Kulturlandschaft zu erhalten. Durch die Ausweitung des KWK-Bonus zu einem Effizienzbonus für
249 Wärmenutzung und Gasspeicherung kann die Effizienz von Biogasanlagen erhöht werden – der
250 enorme Verlust ungenutzter Wärme muss deutlich reduziert werden! Wir unterstützen
251 ausdrücklich den Vorschlag der CSU-Landesgruppe für eine Steuerbefreiung von
252 Pflanzentreibstoffen im öffentlichen Nahverkehr. Auch bei steigender Nachfrage nach
253 Biotreibstoffen sind die Nachhaltigkeitsverordnungen, die eine Bedarfsdeckung vor allem durch
254 Palmöl verhindern, in vollem Umfang aufrechtzuerhalten.

255

256

257 **Investitionen in Stromnetz und Speichermedien**

258

259 Die Herausforderungen zur Aufrechterhaltung unserer Energieversorgung werden immer größer.
260 Strom wird die Hauptenergie in der Zukunft sein. Für unsere Wirtschaft ist die
261 unterbrechungsfreie Stromversorgung das aller Wichtigste, d.h. ein wirklich sicheres Stromnetz in
262 dem die Stromerzeugung und die Netzlast im Einklang stehen hat höchste Priorität, weil Strom
263 bislang nur in geringem Umfang gespeichert werden kann. Durch den zunehmenden Einsatz von
264 Wind- und Solarstrom wird oft Strom zu Zeiten erzeugt, zu denen er nicht gebraucht wird. Neben
265 den notwendigen Investitionen in die Netzsicherheit beim Umbau in eine dezentralere
266 Stromversorgung kann auch durch die weitere Erforschung, Verbesserung und Förderung von
267 Speichermedien die Energiesicherheit verbessert werden.

268 **Energieeffizienz steigern**

269

270 Das größte Energieeinsparpotential bieten ein verantwortungsbewusster Verbrauch sowie die
271 effizientere Nutzung von Energie. Investitionen zur besseren Nutzung der Ab- und Fernwärme
272 sowie Wärme-Rückgewinnung bieten hier weiterhin große Chancen zur langfristigen Kosten- und
273 Emissionssenkung.

274

275 Kernpunkt hierbei muss jedoch die Gebäudesanierung sein. Bestehende Gebäude brauchen etwa
276 dreimal soviel Energie zur Beheizung wie Neubauten. Außerdem werden rund 87 Prozent des
277 gesamten Energiebedarfs in privaten Haushalten für die Raumerwärmung und Warmwasser
278 benötigt. Durch fachgerechtes Sanieren und moderne Gebäudetechnik können bis zu 80
279 Prozent davon eingespart werden. Tatsache ist jedoch: Von den möglichen energetischen
280 Einsparpotenzialen wird bei den Sanierungen durchschnittlich nur rund ein Drittel genutzt.⁴ In
281 größeren Gebäuden kommt zudem der Klimatechnik zur Be- und Entlüftung eine entscheidende
282 Bedeutung zu.

283

284 Durch umfassende Maßnahmen der Fassadenrenovierung sowie Heiz- und Klimatechnologie lässt
285 sich der Einsatz für mehr Energieeffizienz zugleich mit der Förderung von Mittelstand und
286 Handwerk verbinden. Dieser Ansatz wurde beim Konjunkturpaket im Jahr 2009 bereits erfolgreich
287 angewandt. Zugleich lassen sich auch hier durch einer verstärkte und praxisnahe Forschung und
288 Entwicklung von modernen Bautechnologien und Dämmmaterialien wichtige Schritte einleiten,
289 um im Einklang den Forschungs-, Innovations- und Wirtschaftsstandort Bayern zu stärken. In
290 besonderer Weise kann hier den Kommunen ein Vorbildcharakter zu Teil werden, wenn sie
291 Gesamtenergiebilanzen erstellen und kommunale Strategien und Schwerpunkte hierzu
292 entwickeln.

293

294 Um diesen Vorbildcharakter auch zu fördern, gilt es die Erstellung von Energiekatastern zu
295 unterstützen. Kommunale Energiekataster dienen als Grundlage eines modernen Gebäude-
296 Energiemanagements. Dadurch lassen sich sowohl der Verbrauch im Einzelnen als auch die
297 Verbrauchsursachen ermitteln. Um diesen Gedanken flächendeckend zu wecken, regen wir an,
298 verschiedene Modellprojekte mit Städten und Gemeinden in die Wege zu leiten. Denkbar ist hier
299 zum Beispiel ein Wettbewerb ähnlich zu „Unser Dorf soll schöner werden“ mit der Auszeichnung
300 „Bayerns Klimakommune.“

301

⁴ Quelle: Deutsche Energieagentur, www.dena.de

302 **Anreize zum ökologischen Wirtschaften schaffen**

303

304 Auch für Finanzinvestoren müssen Grundsätze der Ethik und der Nachhaltigkeit gelten.
305 Europäische Investmentfonds verwalten derzeit ein Vermögen von über 5 Billionen Euro, und vor
306 allem die großen Pensionskassen erkennen zunehmend an, dass sie nicht nur für stabile Erträge
307 sondern auch die sozialen und ökologischen Folgen ihrer Geldanlagen Verantwortung
308 übernehmen müssen. Wir sehen hier noch einen deutlichen Nachholbedarf der deutschen
309 Finanzindustrie und fordern, dass der Freistaat Bayern für sämtliche seiner
310 Pensionsrückstellungen und größere Geldanlagen die Einhaltung der „United Nations Principles
311 for Responsible Investment“ zur Bedingung macht. Mittlerweile haben sich über sechshundert der
312 größten Pensionsfonds und Investmentmanager zur Einhaltung dieser Prinzipien verpflichtet und
313 bewiesen, dass die Berücksichtigung sozialer, ethischer und ökologischer Aspekte nicht auf
314 Kosten des Gewinns gehen muss. Der Freistaat Bayern könnte hier ohne nennenswerten
315 finanziellen Aufwand deutlich machen, dass es nach der Finanzkrise kein zurück zum „Business as
316 usual“ geben darf.

317

318

319 **4. Ausblick**

320

321 Die Vision eines ausgeglichenen CO₂-Haushalts für Bayern ist ehrgeizig, aber machbar. Vor allem
322 aber ist sie lohnenswert für die Menschen. Sie dient sowohl Ökologie als auch Ökonomie und legt
323 den Grundstein für eine moderne Wirtschaft im Einklang mit Mensch und Natur.

324

325

326

Beschlossen durch den Landesausschuss der Jungen Union Bayern am 03. Juli 2010 in Wiesenthau.