

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Alexander S. Neu, Hubertus Zdebel, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/15666 –**

CO₂-Emissionen der Bundeswehr und Reduktionsziele sowie deren Darstellung in den Nachhaltigkeitsberichten des Bundesministeriums der Verteidigung

Vorbemerkung der Fragesteller

In der jüngsten Zeit wurden wiederholt Anfragen nach den CO₂-Emissionen der Bundeswehr gestellt und auch beantwortet (vgl. z. B. Bundestagsdrucksache 19/13176 zu Frage 84; <https://fragdenstaat.de/dokumente/1135/>). Entsprechend dem Vorbild anderer Länder könnten diese aber transparent in den zweijährlich erscheinenden Nachhaltigkeitsberichten des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) dargestellt werden. Eine solche Aufschlüsselung sähe z. B. wie folgt aus:

- Militärischer Flugverkehr,
- Militärfahrzeuge des Heeres,
- Marineschiffe,
- Zivilfahrzeuge,
- Liegenschaften bzw. Gebäude.

Das entspräche auch der offiziellen Dokumentation des Umweltbundesamtes (UBA) im jährlich zu aktualisierenden Nationalen Inventarbericht zur Erfassung der Treibhausgas-Emissionen gemäß den Richtlinien des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

Bisher werden in den Nachhaltigkeitsberichten des BMVg (www.bmvg.de/de/service/open-data) aber lediglich die Energieverbräuche aus den Liegenschaften und Gebäuden sowie die daraus berechneten CO₂-Emissionen dargestellt. Bezüglich der Zivilfahrzeuge des BwFuhrparkService wird zwar die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Fahrzeugdurchschnitt als Kennzahl dargestellt, nicht jedoch in absoluten Zahlen. Verbrauchszahlen und CO₂-Emissionen aus der militärischen Mobilität fehlen hingegen ganz und wurden in den bisherigen Nachhaltigkeitsberichten auch überhaupt nicht thematisiert.

Demgegenüber werden in Großbritannien jährlich Nachhaltigkeitsberichte des Ministry of Defence (MOD) herausgegeben, die überwiegend die Emissionen aus der militärischen Mobilität enthalten. Die Daten der zivilen Mobilität sind dort über die CO₂-Emissionsdaten der zivilen Flotte hinausgehend auch für zivile Dienstreisen mit Flugzeugen und Bahn aufgeschlüsselt (www.assets).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 17. Dezember 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/754154/SustainableMOD2018.pdf).

In Dänemark werden vom Verteidigungsministerium jährliche Klimabilanzen des Militärs vorgelegt, mit einer detaillierten Aufschlüsselung der militärischen Mobilität ([www.ejendomsstyrelsen.dk/Publikationer/Documents/Forsvarsministeriets%20Klimaregnskab%202017%20\(1\).pdf](http://www.ejendomsstyrelsen.dk/Publikationer/Documents/Forsvarsministeriets%20Klimaregnskab%202017%20(1).pdf)).

In beiden NATO-Ländern erfolgt zudem eine Gesamtdarstellung von Wasserverbrauch und Abfallmengen. Auf Grundlage von jeweils vorhandenen Nachhaltigkeitsstrategien speziell für das Militär sind auch definierte Reduktionsziele vorhanden (www.gov.uk/government/publications/sustainable-mod-strategy-2015-to-2025; www.fmn.dk/eng/news/Documents/Danish-Ministry-of-Defence-Environment-and-Energy-Strategy2016-2020-web.pdf).

1. Warum enthalten die Nachhaltigkeitsberichte des BMVg mit Stand der letzten Ausgabe 2018 mit Ausnahme der CO₂-Emissionen aus Wärme- und Stromverbrauch der Liegenschaften keine umfassenden Angaben zu den Emissionen, wie sie im Nationalen Inventarbericht des UBA dargestellt werden?

Die bisherige Konzeption der Nachhaltigkeitsberichte des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) und der Bundeswehr orientierte sich an dem Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit der Bundesregierung. Mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2018 wurden die ergriffenen Maßnahmen zudem in einen Zusammenhang mit der Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie gesetzt. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes ist geplant, entsprechende Daten mit Bezug zum militärischen Auftrag sukzessive in die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufzunehmen. Bei der Veröffentlichung dieser Daten müssen jedoch Belange der militärischen Sicherheit berücksichtigt werden, um die Möglichkeit sicherheitsgefährdender Rückschlüsse zu vermeiden.

2. Wer ist für die Übermittlung von Emissionsdaten der Bundeswehr an das UBA im Einzelnen zuständig (z. B. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle – BAFA, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), und für welche Teilbereiche?

Die Kraftstoffverbräuche der im Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit zu erfassenden Fahrzeuge der BwFuhrparkService GmbH werden durch das BMVg an das Umweltbundesamt (UBA) gemeldet. Die daraus resultierenden CO₂-Emissionen werden durch das UBA ermittelt. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr übermittelt Daten zu teilhalogenierten Fluorkohlenwasserstoffen sowie die Brennstoffeinsätze im Bereich Infrastruktur an das UBA. Die Berechnung der äquivalenten CO₂-Emissionen aus den Brennstoffeinsätzen erfolgt wiederum durch das UBA.

3. Gibt es – auch mit Blick darauf, dass die Auflistung der militärischen CO₂-Emissionen im Nationalen Inventarbericht des UBA mit dem Hinweis erfolgt, es seien „keine spezifischen Verbesserungen geplant“ – beim BMVg intern CO₂-Reduktionsziele?

Der Hinweis „Derzeit sind keine spezifischen Verbesserungen geplant“ in Kapitel 3.2.14.6 im Nationalen Inventarbericht 2019 bezieht sich nicht auf die Höhe der Treibhausgasemissionen der Bundeswehr. Im genannten Zusammenhang sind „Verbesserungen“ bei der Methodik der Erstellung des Inventarberichts selbst gemeint, wie z. B. die Verifizierung der verbrauchten Kraftstoffmengen oder die Implementierung besserer Emissionsberechnungsfaktoren.

Für die Bundeswehr gelten die entsprechenden Vorgaben der Bundesregierung im Bereich Klimaschutz, u. a. das Energiekonzept der Bundesregierung, einschließlich der Vorgaben zur Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie das kürzlich beschlossene Klimaschutzpaket. Weitere Vorgaben speziell für die Bundeswehr liegen nicht vor. Die Erreichung der Klimaneutralität der beiden Dienstsitze des BMVg wird bis zum Jahr 2023 angestrebt.

- a) Wenn ja, warum waren diese bisher nicht Gegenstand der Nachhaltigkeitsberichte?

In den bisherigen Nachhaltigkeitsberichten 2014, 2016 und 2018 waren standortbezogene und verkehrsbedingte CO₂-Emissionen des BMVg und der Bundeswehr bereits Gegenstand der Berichterstattung. Die angestrebte Klimaneutralität der beiden Dienstsitze des BMVg wird in den künftigen Nachhaltigkeitsberichten Berücksichtigung finden.

- b) Gibt es im Rahmen der in den BMVg-Nachhaltigkeitsberichten 2016 und 2018 erwähnten Gesamtstrategie „Energiezukunft 2030 plus“ festgelegte Kennzahlen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen, und wenn ja, in welchen Teilbereichen?

Im BMVg wurden bislang keine eigenen Kennzahlen festgelegt.

4. Gibt es Bestrebungen des BMVg, Ziele zum Klimaschutz mittels Reduzierung der CO₂-Emissionen auszuarbeiten und dabei an frühere strategische Überlegungen anzuknüpfen wie die Peak-Oil-Studie des damaligen Zentrums für Transformation der Bundeswehr – s. Bundestagsdrucksache 17/4007 (bitte begründen)?

Klimaschutz und Peak Oil bilden die aktuelle Grundlage für die angestrebte Untersuchung des Einsatzes klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe in der Bundeswehr. Das BMVg unterstützt die Klimaziele der Bundesregierung und führt die Steigerung des effizienten Einsatzes von regenerativen Energien kontinuierlich fort. Beispielhaft sei hier auf Bestrebungen hingewiesen, die Bundesverwaltung gemäß § 15 des Klimaschutzgesetzes klimaneutral zu organisieren, sowie auf die Bereitschaft des BMVg zur Übernahme der Vorbildfunktion Bundesgebäude nach dem Klimaschutzgesetz sowie dem Klimaschutzprogramm 2030.

5. Gibt es innerhalb der NATO ein Gremium, das sich um eine koordinierte Darstellung von CO₂-Emissionen und mögliche Reduktionsziele bemüht?

In der NATO existiert kein Gremium, das sich um eine koordinierte Darstellung von CO₂-Emissionen und möglichen Reduktionszielen bemüht.

6. Werden die 2012 im Rahmen der Europäischen Verteidigungsinitiative „GoGreen“ (vgl. www.eda.europa.eu/docs/default-source/news/military-green-leaflet.pdf) entwickelten Ansätze zum Einsatz erneuerbarer Energien weiterentwickelt?

Die o. a. Initiative der Europäischen Verteidigungsinitiative (EDA) wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Basierend auf den ersten Überlegungen hat die EDA ihre Aktivitäten im Bereich Energy and Environment verstärkt. Beispielhaft zu nennen ist die Gründung einer Energy and Environment Working Group im Juni 2014, die unterschiedlichste Projekte in Bezug auf einen ressourcen-

schonenden Umgang innerhalb der Streitkräfte angestoßen hat, und die Organisation des von der EU finanzierten „Consultation Forum for Sustainable Energy in the Defence and Security Sector“.

7. Aus welchem Grund wird der erste Nachhaltigkeitsbericht des BMVg aus dem Jahr 2012 (im Gegensatz zu darauf folgenden Nachhaltigkeitsberichten 2014, 2016 und 2018) nicht mehr auf der Homepage des BMVg genannt und in der offiziellen Zählweise nicht berücksichtigt (im Vorwort der damaligen Bundesministerin der Verteidigung Dr. Ursula von der Leyen zur letzten Ausgabe 2018 ist von dem „dritten Nachhaltigkeitsbericht“ die Rede – nach 2014 und 2016)?

Der Nachhaltigkeitsbericht 2012 des BMVg orientierte sich noch nicht an den Standards der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Diese wurden jedoch seit dem Jahr 2014 bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung berücksichtigt. Der Nachhaltigkeitsbericht 2018 des BMVg und der Bundeswehr ist damit der dritte Bericht, der den offiziellen Vorgaben entspricht.

8. Wie groß (prozentual) ist der Anteil des BMVg, der nachgeordneten Behörden und der Bundeswehr an den gesamten Treibhausgasemissionen aller Bundesbehörden und Bundesinstitutionen?

Da Daten zu den gesamten Treibhausgasemissionen aller Bundesbehörden und –institutionen derzeit nicht zur Verfügung stehen, ist die Berechnung des prozentualen Anteils des BMVg, nachgeordneter Behörden und der Bundeswehr im Gesamtvergleich nicht möglich.