

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Alexander S. Neu, Hubertus Zdebel, Heike Hänsel, Andrej Hunko, Ralph Lenkert, Victor Perli, Tobias Pflüger, Helin Evrim Sommer, Dr. Kirsten Tackmann, Kathrin Vogler, Andreas Wagner und der Fraktion DIE LINKE.

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

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 Fahrzeug-Durchschnitt 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 (https://assets.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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
 - a) Wenn ja, warum waren diese bisher nicht Gegenstand der Nachhaltigkeitsberichte?
 - 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?
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)?
5. Gibt es innerhalb der NATO ein Gremium, das sich um eine koordinierte Darstellung von CO₂-Emissionen und mögliche Reduktionsziele 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?
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)?

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

Berlin, den 18. November 2019

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

