

## **Antrag**

**der Abg. Hans Peter Stauch u. a. AfD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft**

**Aus Anlass der Mitgliedschaft zweier Landesminister in den Räten der von den privaten Stiftungen Mercator und ECF finanzierten „Denkfabriken“ Agora: Wie positioniert sich die Landesregierung zu den Aussagen des von Agora veröffentlichten Politikpapiers „Agora Energiewende & Agora Verkehrswende (2019): 15 Eckpunkte für das Klimaschutzgesetz“ zum Thema Mobilität?**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 9, Seite 5) teilt: „Pkw-Flotten-Modernisierung durch ein Bonus-Malus-System stärken: Im Zuge einer Reform der Kfz-Besteuerung wird ein bei der Erstzulassung ansetzendes, aufkommensneutrales Bonus-Malus-System eingeführt. Pkw unter dem anfänglichen CO<sub>2</sub>-Schwellenwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km erhalten einen Zuschuss, emissionsintensive Pkw einen Malus. Der Bonus bzw. Malus je Gramm CO<sub>2</sub> das ein Auto vom Schwellenwert abweicht, beträgt 50 Euro. Reine E-Autos werden so mit ca. 5.000 Euro gefördert. Begleitend wird ein Sofortprogramm für eine flächendeckende und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur umgesetzt.“;
2. ob bzw. zu welchem Grade die Aussage (Punkt 10, Seite 5) teilt: „Lkw-Maut ausweiten und CO<sub>2</sub>-Schadenskosten integrieren: Die bestehende Lkw-Maut wird zügig auf alle Straßen und alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet. CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge werden bis mindestens 2025 bei der Maut entlastet. Zudem setzt sich die Bundesregierung bei der 2020 anstehenden Novelle der EU-Eurovignetten-Richtlinie dafür ein, dass in die Lkw-Mautsätze zukünftig die CO<sub>2</sub>-Schadenskosten, die Staukosten sowie die externen Kosten der Luftschadstoffe und des Lärms vollständig einbezogen werden. Unmittelbar nach der Richtlinien-Verabschiedung wird dies in Deutschland umgesetzt.“;

3. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 11, Seite 5) teilt: „Die Mobilitätswende in den Städten fördern: Zur Finanzierung eines verbesserten Angebots bei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr werden u. a. die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf 2 Mrd. Euro p. a. angehoben. Der Rechtsrahmen für klimaverträgliche, städtische Mobilität und der Handlungsrahmen der Kommunen bei der Parkraumbewirtschaftung werden angepasst, u. a. durch eine Novelle der Straßenverkehrsordnung, Streichung des Gebührendeckels für Bewohnerparkausweise und deutliches Anheben der Bußgelder für Parkverstöße. Die dadurch generierten Einnahmen und freiwerdenden Flächen werden für die Stärkung klimaverträglicher Verkehrsträger, beispielsweise den Radverkehr, genutzt.“;
4. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 1, Seite 4) teilt: „Klimaschutz als Rahmengesetz: Es wird ein Klimaschutzrahmengesetz verabschiedet, in dem rechtlich verbindliche Klimaschutzziele für 2030, 2040 und 2050 sowie jährliche Sektorenziele von 2021 bis 2030 festgehalten werden. Die Verantwortung für die Einhaltung obliegt den jeweiligen Ressorts, jeweils innerhalb der ETS- und Nicht-ETS-Sektoren sind Zielverschiebungen möglich. Zu Beginn jeder Legislaturperiode legt die Bundesregierung, falls nötig, dem Bundestag ein Maßnahmenprogramm zur weiteren Zielerreichung vor. Dazu wird sie von einem vom Bundestag neu gebildeten Klimasachverständigenrat beraten, der außerdem die Fortschritte bewertet und eigene Vorschläge vorlegen kann.“;
5. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 2, Seite 4) teilt: „CO<sub>2</sub>-Bepreisung außerhalb des Emissionshandels: Die Energiesteuer wird um einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag von 50 Euro/t CO<sub>2</sub> auf Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas ergänzt. Außerdem erhalten Kohle, Öl und Gas, die außerhalb des ETS zur Strom- und Wärmeproduktion eingesetzt werden, einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag in Höhe des ETS-Zertifikatspreises. Die Einnahmen werden komplett rückverteilt durch eine Stromsteuersenkung, eine jährliche Pro-Kopf-Klimaprämie in Höhe von 100 Euro, Härtefallfonds und Klimaschutzprogramme. Sollte in den Nicht-ETS-Sektoren das europarechtlich verbindliche Emissionsbudget nicht eingehalten werden, steigt der CO<sub>2</sub>-Aufschlag um 10 bis 15 Euro und die Pro-Kopf-Klimaprämie entsprechend.“;
6. ob in Baden-Württemberg nach ihrer Kenntnis derzeit Klimaforschung betrieben wird, die nicht in institutioneller bzw. finanzieller Beziehung zu einem Personen- und Institutionenverbund steht, der hier umrissen wird als folgende Akteure: Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, Stiftung Mercator, European Climate Foundation, Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie;
7. wer (unter tabellarischer Aufstellung) gegebenenfalls in welchen Programmen aus welchen Titeln des Staatshaushaltsplans die unter Ziffer 6 erfragte Forschung unter welchen konkreten Fragestellungen in welcher Höhe finanziert bzw. – sofern bekannt – als nichtstaatlicher Förderer auftritt;
8. in welchem Umfang in der aktuellen und der vergangenen Legislatur Schüler an öffentlichen Schulen in Baden-Württemberg als sogenannte „Klima-Pioniere“ oder „Klima-Botschafter“ (oder vergleichbare Eigenbezeichnung) an Schulungen einschlägiger Einrichtungen teilgenommen haben (diverser Stiftungen, wie z. B. Stiftung Mercator und mit ihr verbundene Einrichtungen, Plant For The Planet Foundation; ferner sogenannter „Denkfabriken“, z. B. Adelphi, oder einschlägig mit Klimaschutzfragen befasster Institute).

16. 05. 2019

Stauch, Sänze, Dr. Podeswa,  
Wolle, Dr. Baum AfD

### Begründung

Das genannte Papier betrachtet die unter Wissenschaftlern umstrittene Idee eines durch CO<sub>2</sub>-Emission menschengemachten Klimawandels als Wahrheit und beschreibt einen aus der Sicht der Antragsteller ersatztheologischen Sachverhalt. Die Einhaltung des „deutschen Klimaziels 2030“ (analog der Pariser Klima-Übereinkunft und den 17 UN-Nachhaltigkeits-Zielen) wird als unumgänglich für die Bewohnbarkeit des Planeten dargestellt und unter diesem de facto Weltrettungsanspruch kategorische Imperative formuliert. Um diese politisch durchzusetzen, werden – neben fiskalpolitischen und anderen gesetzgeberischen Maßnahmen – nach Auffassung der Antragsteller Techniken psychischer Beeinflussung zum „Behaviour Change“ angewandt, die in einem weiteren Agora-Papier als Handlungsanweisung beschrieben sind (s. Agora Verkehrswende (Hrsg.) „Neue Wege in die Verkehrswende. Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change.“ Berlin, April 2019). Den unverblühten Einsatz dieser Psychotechniken, die dem Staatsvolk nach erfolgter Bearbeitung eine „Teilhabe“ anbieten, den offenen demokratischen Diskurs mit dem Staatsvolk aber vermeiden, halten die Antragsteller für mit dem im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland von 1949 fixierten Gesellschafts- und Menschenbild, mit der freiheitlich-demokratischen Grundordnung und mit der Menschenwürde selbst für unvereinbar. In dem Szenario dieses Papiers werden nach ihrer Auffassung vor allem die sozial schwachen Bevölkerungsschichten einem moralischen und fiskalischen Druck hin auf politisch gewollte, radikale Verhaltensänderung unterworfen – während zugleich ihre erarbeiteten wirtschaftlichen Ressourcen zugunsten eines sich als „klimafreundlich“ und somit „moralisch höherstehend“ gerierenden Milieus in Form „nachhaltiger Wirtschaft“ in expertokratisch-planwirtschaftlicher Form über Dekaden massiv umverteilt werden sollen. Nach Ansicht der Antragsteller handelt es sich um krasse demokratiefeindliche Fehlsteuerung, die entsteht, wenn die demokratisch legitimierte Exekutive die Formulierung von Politik privaten Stiftungen (z. B. „Stiftung Mercator“ und „European Climate Foundation“, welche Agora finanzieren) überlässt bzw. sich zur Durchsetzung ihrer durch moralisierenden Alarmismus dem demokratischen Diskurs entzogenen Ziele dieser außerparlamentarischen Akteure bedient. Die Landesminister Untersteller MdL und Herrmann MdL sind Mitglieder des Rates der „Denkfabriken“ Agora Energiewende bzw. Agora Verkehrswende – es scheint da nicht unwahrscheinlich, dass das Papier die Gesellschaftsvorstellungen der Landesregierung wiedergibt.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. Juni 2019 Nr. 2-4500.2/611 nimmt das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr, dem Ministerium für Wissenschaft und Kunst und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport zu dem Antrag wie folgt Stellung:

### *Vorbemerkung*

Die Landesregierung weist vorsorglich darauf hin, dass wissenschaftliche Theorien per Definition immer „umstritten“ sind, da wissenschaftlicher Diskurs davon lebt, dass Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler und sich gegenseitig kritisch hinterfragen. In diesem Diskurs können nur solche Theorien bestehen, die aufgrund ihrer stichhaltigen Belegung auch einer rigorosen Kritik standhalten. Spätestens seit Anfang der 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts besteht als Ergebnis eines solchen Diskurses ein weitgehender wissenschaftlicher Konsens darüber, dass sich das Klima der Erde erwärmt und dass mindestens ein Teil dieser Erwärmung auf die Folgen menschlichen Handelns zurückzuführen ist. Politik und Gesellschaft haben daraus ihre Schlüsse gezogen. Daher wurden verschiedene internationale Übereinkünfte zur Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes getroffen, z. B. das Kyoto-Protokoll im Jahre 2005 oder das Abkommen von Paris im Jahre 2015. Diese internationalen Abkommen sind die Grundlage für die Klimaschutzziele in Deutschland und Baden-Württemberg.

Die Landesregierung teilt daher ausdrücklich nicht die in der Begründung der Antragsteller getroffene Aussage, wonach das *„genannte Papier die unter Wissenschaftlern umstrittene Idee eines durch CO<sub>2</sub>-Emissionen menschengemachten Klimawandels als Wahrheit betrachtet und einen aus Sicht der Antragsteller ersatz-theologischen Sachverhalt beschreibt“*.

Die Landesregierung weist zusätzlich darauf hin, dass die im Agora-Papier „Neue Wege in die Verkehrswende“ vorgeschlagenen Maßnahmen, die die Antragsteller als „Techniken psychischer Beeinflussung“ bzw. „Psycho-Techniken“ beschreiben, andernorts gemeinhin eher als „Werbung“ bezeichnet werden.

Im Übrigen sind zu gesellschaftlichen und politischen Prozessen grundsätzlich Meinungen und Stellungnahmen Dritter insoweit hilfreich und willkommen, als dass diese wichtige Anstöße bei der laufenden politischen Meinungsbildung geben können.

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 9, Seite 5) teilt: „Pkw-Flotten-Modernisierung durch ein Bonus-Malus-System stärken: Im Zuge einer Reform der Kfz-Besteuerung wird ein bei der Erstzulassung ansetzendes, aufkommensneutrales Bonus-Malus-System eingeführt. Pkw unter dem anfänglichen CO<sub>2</sub>-Schwellenwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km erhalten einen Zuschuss, emissionsintensive Pkw einen Malus. Der Bonus bzw. Malus je Gramm CO<sub>2</sub> das ein Auto vom Schwellenwert abweicht, beträgt 50 Euro. Reine E-Autos werden so mit ca. 5.000 Euro gefördert. Begleitend wird ein Sofortprogramm für eine flächendeckende und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur umgesetzt.“;*
- 2. ob bzw. zu welchem Grade die Aussage (Punkt 10, Seite 5) teilt: „Lkw-Maut ausweiten und CO<sub>2</sub>-Schadenskosten integrieren: Die bestehende Lkw-Maut wird zügig auf alle Straßen und alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet. CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge werden bis mindestens 2025 bei der Maut entlastet. Zudem setzt sich die Bundesregierung bei der 2020 anstehenden Novelle der EU-Eurovignetten-Richtlinie dafür ein, dass in die Lkw-Mautsätze zukünftig die CO<sub>2</sub>-Schadenskosten, die Staukosten sowie die externen Kosten der Luftschadstoffe und des Lärms vollständig einbezogen werden. Unmittelbar nach der Richtlinien-Verabschiedung wird dies in Deutschland umgesetzt.“;*

3. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 11, Seite 5) teilt: „Die Mobilitätswende in den Städten fördern: Zur Finanzierung eines verbesserten Angebots bei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr werden u. a. die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf 2 Mrd. Euro p.a. angehoben. Der Rechtsrahmen für klimaverträgliche, städtische Mobilität und der und der Handlungsrahmen der Kommunen bei der Parkraumbewirtschaftung werden angepasst, u. a. durch eine Novelle der Straßenverkehrsordnung, Streichung des Gebührendeckels für Bewohnerparkausweise und deutliches Anheben der Bußgelder für Parkverstöße. Die dadurch generierten Einnahmen und freiwerdenden Flächen werden für die Stärkung klimaverträglicher Verkehrsträger, beispielsweise den Radverkehr, genutzt.“;
4. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 1, Seite 4) teilt: „Klimaschutz als Rahmengesetz: Es wird ein Klimaschutzrahmengesetz verabschiedet, in dem rechtlich verbindliche Klimaschutzziele für 2030, 2040 und 2050 sowie jährliche Sektorenziele von 2021 bis 2030 festgehalten werden. Die Verantwortung für die Einhaltung obliegt den jeweiligen Ressorts, jeweils innerhalb der ETS- und Nicht-ETS-Sektoren sind Zielverschiebungen möglich. Zu Beginn jeder Legislaturperiode legt die Bundesregierung, falls nötig, dem Bundestag ein Maßnahmenprogramm zur weiteren Zielerreichung vor. Dazu wird sie von einem vom Bundestag neu gebildeten Klimaschutzverständigenrat beraten, der außerdem die Fortschritte bewertet und eigene Vorschläge vorlegen kann.“;
5. ob bzw. zu welchem Grade sie die Aussage (Punkt 2, Seite 4) teilt: „CO<sub>2</sub>-Bepreisung außerhalb des Emissionshandels: Die Energiesteuer wird um einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag von 50 Euro/t CO<sub>2</sub> auf Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas ergänzt. Außerdem erhalten Kohle, Öl und Gas, die außerhalb des ETS zur Strom- und Wärmeproduktion eingesetzt werden, einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag in Höhe des ETS-Zertifikatspreises. Die Einnahmen werden komplett rückverteilt durch eine Stromsteuersenkung, eine jährliche Pro-Kopf-Klimaprämie in Höhe von 100 Euro, Härtefallfonds und Klimasoftwareprogramme. Sollte in den Nicht-ETS-Sektoren das europarechtlich verbindliche Emissionsbudget nicht eingehalten werden, steigt der CO<sub>2</sub>-Aufschlag um 10 bis 15 Euro und die Pro-Kopf-Klimaprämie entsprechend.“;

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Agora Energiewende und die Agora Verkehrswende betrachten sich selbst als Thinktank, der insbesondere die bundespolitische Energie- und Verkehrspolitik begleitet und durch eigene Äußerungen und Stellungnahmen wie auch Fachveranstaltungen flankiert.

Mit den im Mai 2019 vorgelegten „15 Eckpunkten für das Klimaschutzgesetz“ geben Agora Energiewende und Agora Verkehrswende aus Sicht des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energie sowie des Ministeriums für Verkehr wichtige Impulse zur weiteren Konkretisierung des von der Bundesregierung angekündigten Bundes-Klimaschutzgesetzes.

Die Landesregierung wird sich zu gegebener Zeit im bevorstehenden Gesetzgebungsverfahren des Bundes über den Bundesrat und andere Gremien mit ihren politischen Vorstellungen einbringen. Es ist nicht auszuschließen, dass dabei auch von Agora Energiewende und Agora Verkehrswende vorgestellte Impulsvorschläge einfließen werden. Aber auch Anregungen weiterer und auf dem Gebiet des Klimaschutzes anerkannter Institutionen und Einrichtungen können dabei aufgegriffen werden.

Ein besonderes Augenmerk wird dabei dem Verkehrssektor gelten, nachdem in diesem Bereich die Emissionen seit dem Referenzjahr 1990 nicht gesunken sind. Dies darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass in allen relevanten Sektoren noch erhebliche Anstrengungen zur Erreichung und Einhaltung der Klimaziele erforderlich sind.

Ergänzend wird auf den Beschluss der 92. Umweltministerkonferenz vom 10. Mai 2019 in Hamburg zu TOP 11, 12, 19 verwiesen, in welchem konkrete Anforderungen an ein Bundes-Klimaschutzgesetz formuliert wurden. Dieser ist unter <https://www.umweltministerkonferenz.de/Startseite.html> veröffentlicht.

6. *ob in Baden-Württemberg nach ihrer Kenntnis derzeit Klimaforschung betrieben wird, die nicht in institutioneller bzw. finanzieller Beziehung zu einem Personen- und Institutionenverbund steht, der hier umrissen wird als folgende Akteure: Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, Stiftung Mercator, European Climate Foundation, Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie;*

7. *wer (unter tabellarischer Aufstellung) gegebenenfalls in welchen Programmen aus welchen Titeln des Staatshaushaltsplans die unter Ziffer 6 erfragte Forschung unter welchen konkreten Fragestellungen in welcher Höhe finanziert bzw. – sofern bekannt – als nichtstaatlicher Förderer auftritt;*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in Frage 6 genannten Einrichtungen haben ihren Sitz nicht in Baden-Württemberg.

Gleichwohl wird in Baden-Württemberg vielfältig mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Fragestellungen am Thema Klimawandel wie auch der Anpassung an den Klimawandel geforscht.

Baden-Württemberg hat frühzeitig damit begonnen, den Klimawandel und seine Auswirkungen im Rahmen verschiedener Forschungsprogramme zu untersuchen. Von 2001 bis 2005 wurden mit dem Verbundprojekt „Klimawandel, Auswirkungen, Risiken, Anpassung“ KLARA die bestehenden Vulnerabilitäten sowie die regionale Ausprägung des Klimawandels für Baden-Württemberg analysiert.

Anknüpfend an die Ergebnisse von KLARA legte das ressortübergreifende Forschungsprogramm „Herausforderung Klimawandel in Baden-Württemberg“ von 2006 bis 2010 einen Fokus auf die Modellierung des Klimas im regionalen Maßstab, die Abschätzung der Folgen des Klimawandels und mögliche Anpassungsmaßnahmen.

Im länderübergreifenden Projekt KLIWA „Klimaveränderung und Konsequenzen für die Wasserwirtschaft“ werden seit 1998 Fragen zum Klimawandel und seinen Folgen für den Wasserhaushalt untersucht.

„Klimawandel und modellhafte Anpassung in Baden-Württemberg“ (KLIMOPASS) heißt das Klimaforschungsprogramm des Landes, das von 2011 bis 2016 aufgelegt wurde. Im Rahmen von KLIMOPASS wurden Fragen im Themenfeld Klimawandel bearbeitet sowie angewandte Forschungsprojekte und modellhafte Ansätze zur Anpassung an den Klimawandel in Kommunen, aber auch kleinen und mittleren Unternehmen gefördert. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2011 bis 2016 über 80 Projekte mit etwa 7,5 Millionen Euro aus Kap. 1007 Titelgruppe 96 unterstützt.

Informationen und Forschungsergebnisse zu den vorstehend genannten Programmen sind auf der Homepage der LUBW veröffentlicht: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/klimawandel-und-anpassung/klimafolgenforschung>.

Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst fördert mit rund 2 Millionen Euro im Rahmen des Wassernetzwerks Baden-Württemberg (Kapitel 1403 TG 74 Forschungsschwerpunktprogramm des Landes an den Universitäten) das Netzwerk DRleR der Universitäten Freiburg, Heidelberg und Tübingen. DRleR („Drought impacts, processes and resilience: making the invisible visible“/Auswirkungen, Prozesse und Widerstandsfähigkeit im Zusammenhang mit Dürreperioden: Das Unsichtbare sichtbar machen) beschäftigt sich insbesondere mit der Frage des Zusammenwirkens von Klima, Umwelt, Land- und Wassernutzung sowie Gesellschaft und politischen Steuerungsstrukturen in Trockenperioden.

Darüber hinaus wird an zahlreichen Hochschulen im Land in verschiedenen Projekten Klimaforschung betrieben, die von nichtstaatlichen Einrichtungen, wie z. B. der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) oder Stiftungen, gefördert sein können. Dies wird vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst allerdings statistisch nicht erfasst. Inhaltlich reichen sie u. a. von den Ursachen des Klimawandels über dessen ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Auswirkungen bis hin zu Anpassungsstrategien und Möglichkeiten, u. a. durch einen faktenbasierten Bewusstseinswandel in der Gesellschaft einen Beitrag zum Beispiel zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.

*8. in welchem Umfang in der aktuellen und der vergangenen Legislatur Schüler an öffentlichen Schulen in Baden-Württemberg als sogenannte „Klima-Pioniere“ oder „Klima-Botschafter“ (oder vergleichbare Eigenbezeichnung) an Schulungen einschlägiger Einrichtungen teilgenommen haben (diverser Stiftungen, wie z. B. Stiftung Mercator und mit ihr verbundene Einrichtungen, Plant For The Planet Foundation; ferner sogenannter „Denkfabriken“, z. B. Adelphi, oder einschlägig mit Klimaschutzfragen befasster Institute).*

Dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport liegen keine belastbaren Informationen vor, ob und ggf. in welchem Umfang Schülerinnen und Schüler öffentlicher Schulen in Baden-Württemberg als sogenannte „Klima-Pioniere“ oder „Klima-Botschafter“ an Schulungen einschlägiger Einrichtungen teilgenommen haben.

Untersteller

Minister für Umwelt,  
Klima und Energiewirtschaft