

## *Kommentar*

*www.klimaseite.info, 08.12. 2021*

### **Mehr Klimaschutz im Koalitionsvertrag – reicht das?**

#### **Parteien im Klimatest**

Sind die Festlegungen, die nach wochenlangen Verhandlungen jetzt Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden haben, mit dem 1,5 Grad Ziel kompatibel sind? Nicht nur Fridays für Future bezweifelt, ob der Vertrag für den deutschen Beitrag zum globalen 1,5-Grad-Ziel und für die Klimaneutralität bis 2045 ausreicht, denn dafür müssen alle Instrumente genutzt werden, in allen Sektoren müssen die Treibhausgas-Emissionen radikal runter und bei der deutschen Klimapolitik muss ein Rädchen ins andere greifen. Lassen der Koalitionsvertrag und die neu gebildete Bundesregierung das erwarten?

Nach Meinung etlicher politischer Kommentatoren mussten vor allem Bündnis 90 / Die Grünen bei den Verhandlungen Federn lassen, auch bei ihrem Kernthema, dem Klimaschutz. So gelang es der Partei nicht, ein Tempolimit durchzusetzen oder das Ziel des Kohleausstiegs bis 2030 verbindlich zu machen. Wie 80 % Ökostrom bis erreicht werden sollen, ist ebenfalls unklar. Statt einem zusätzlichen Ministerium für Klimaschutz wurde dieser ins (künftig grün geführte) Wirtschaftsministerium gepackt. Als weit hinderlicher für den Klimaschutz könnte sich jedoch erweisen, dass die SPD und FDP mit dem Verkehr und dem Bausektor wichtige Handlungsfelder selbst in der Hand behielten, denn in beiden Bereichen ist nach jahrelanger Stagnation eine starke CO<sub>2</sub>-Reduktion entsprechend dem Klimaschutzgesetz notwendig, und zwar schon bis 2030. Aus Sicht des Klimaschutzes wären grüne Minister im Verkehr oder im Baubereich die bessere Lösung gewesen als eine grüne Außenministerin.

Aber die Kompromisse beim Klimaschutz bei den Koalitionsgesprächen sind zuallererst nicht einer grünen Verhandlungsschwäche, vielmehr dem Stimmenverhältnis der Bundestagswahl und den sich daraus ergebenden Machtverhältnis der Parteien zuzuschreiben. Im Wahljahr 2021 muss dem Wahlvolk klar gewesen sein, dass mehr Klimaschutz nur mit einer starken grünen Partei geht, dennoch verlor die Partei am Ende des Wahlkampfes deutlich an Zustimmung, was sicher auch in der starken Ausrichtung des Wahlkampfes auf Personen lag, die dann fast automatisch die inhaltlichen Punkte in den Wahlprogrammen der Parteien überformt. Was bei den kritischen bis spöttischen Kommentaren über die grünen Verhandler gerne übersehen wird: Klimaschutz ist ebenso wie Adaption an den Klimawandel ein essenzielles gesamtgesellschaftliches Ziel. Bei faulen Kompromissen und schwachen Maßnahmen verliert das ganze Land, nicht nur die grüne Partei.

Künftige Erfolge im Klimaschutz wiederum setzen voraus, dass die Ampelkoalition ihn als gemeinsames, prioritäres Ziel anerkennt. Aufgrund der Parteienkonkurrenz besteht jedoch immer die Gefahr, dass FDP und SPD unpopuläre Klimaschutzmaßnahmen eher behindern, da Erfolge bei diesem grünen Kernthema natürlich tendenziell den Grünen zugeschrieben werden, die dann Punkte für die nächste Wahl sammeln können. Die Grünen besetzen mit der Wirtschaft (einschließlich Klimaschutz und Energie) und der Landwirtschaft zwei für den Klimaschutz wichtige Ressorts, zwei andere, Bauministerium und Verkehrsministerium, werden jedoch von SPD und FDP besetzt. Das von den Grünen geforderte neue Klimaministerium wäre nicht die Lösung gewesen, eher schon ein ständiges „Klimakabinett“ mit Bundeskanzler und klimarelevanten Ministern, das alle kontraproduktiven Vorhaben stoppt und die produktiven beschleunigt. Neben einem starken Signal, dass die Klimapolitik von der Bundesregierung gemeinsam getragen und vom Bundeskanzler Scholz auch gewollt ist, braucht es Koordinierung und Steuerung von oben, vielleicht eine Aufgabe des künftigen Kanzleramtsministers. Denn noch ist unklar, wie Klimaschutz als Querschnittsaufgabe implementiert wird. Klar ist nur, dass es anders laufen muss als in der Merkelära, in der die Minister\*innen im Rahmen ihrer Ressortverantwortung schlagen und walten konnten, wie sie wollten. So ist natürlich keine konsistente und konsequente Klimaschutzpolitik möglich.

## Was bietet dieser Vertrag?

Klimaschutz wird im Koalitionsvertrag zu einem zentralen Projekt der Regierungsarbeit erklärt (aber nicht zu dem zentralen Projekt, d. h. nicht zum Schwerpunkt). Klimaschutz soll zwar (ressortübergreifende) Querschnittsaufgabe werden. Zugleich fehlt ein Abgleichmechanismus bei Konflikten (und die sind absehbar) wie ein Klimakabinett oder ein Steuerungs- und Koordinierungsstelle im Bundeskanzleramt. Da wird es vermutlich nicht reichen, dass neue Gesetzesvorhaben einer Klimaprüfung bzw. einem „Klimacheck“ durch die federführenden Ministerien unterzogen werden sollen.

Die Transformation der Wirtschaft zum Erreichen eines „klimaneutralen Wohlstands“ ist ein wohlklingendes Versprechen, aber wird spannend zu sehen sein, ob und wie es eingelöst wird.

Sowohl strategische Ziele als auch Maßnahmen sind in sehr unterschiedlichem Umfang konkretisiert. Teilweise geht es sehr ins Detail wie beim Strom-Netzausbau, den Ausbauzielen bei Fotovoltaik und Windkraft, teils bleibt es vage wie Inhalt und Zwecks des „Klimaschutzsofortprogramms“ ab 2022 oder die nachhaltige Biomasse-Strategie.

- mehr Infos zu den konkreten Vertragsinhalten siehe „Meldungen“ auf [klimaseite.info](http://klimaseite.info)

Der mehrfach genannte Begriff der Technologieoffenheit ist wohl politisch so gewollt, aber bringt den Klimaschutz nicht weiter, die gewünschte Technologieneutralität irritiert vollends.

Denn die wesentlichen Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung stehen bereits zu Verfügung. Sie müssen nur benutzt, nicht etwa erst erfunden oder „technologieoffen“ gesucht werden. Dasselbe gilt im Übrigen für die meisten politischen Werkzeuge (CO<sub>2</sub>-Preis, Klimaschutzgesetz, Gebäudeenergiegesetz etc.). Technologien können zur Klimaneutralität beitragen, haben gleichzeitig Auswirkungen auf die Gesellschaft, sind im soziologischen Sinn also nie neutral. Dieses Ziel macht keinen Sinn.

Der Strombedarf wird in den nächsten 10 bis 15 Jahre voraussichtlich steigen, andererseits soll nach dem Atomausstieg 2022 nun die Kohleverstromung bis 2030 eingestellt werden. Zur Vermeidung von Stromengpässen ist nun ein Ausbau von Gaskraftwerken im Gespräch. Jetzt rächen sich die Defizite, bürokratischen Hemmnisse und politischen Versäumnisse bei der Ökostromerzeugung im letzten Jahrzehnt. Erdgas-Kraftwerke als Übergangstechnologie vorzusehen, macht den Weg hin zur Klimaneutralität nicht leichter. Zwar sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro kWh bei Erdgas- deutlich geringer als bei der Kohleverstromung, aber etwa zehnmal höher als bei Windstrom. Insofern, und weil neue Großkraftwerke zur wirtschaftlichen Amortisation ein paar Jahrzehnte laufen müssen, könnte diese Technik die Klimaneutralität bis 2045 erschweren. Laut Vertrag sollen Gaskraftwerke ab 2045 rein mit nichtfossilem Brennstoff betrieben werden, das Erdgasnetz transportiert dann nur noch nichtfossile Gase, wahrscheinlich Bio-Methan und Wasserstoff (H<sub>2</sub>). Allerdings müssten bei hohen H<sub>2</sub>-Anteilen die Geräte der Verbraucher ausgetauscht oder mindestens umgerüstet werden. Wer bezahlt das? Und die Dekarbonisierung muss weitergehen, sie muss auch die Gebäudeheizung mit Heizöl - der Anteil der Ölkessel bei den Wohngebäuden beträgt noch etwa 30 % - sowie die Dieselmotoren bei Fahrzeugen, Schiffen und Blockheizkraftwerken umfassen, außerdem fossiles Flüssiggas und das Kerosin für Flugzeuge.

Die geplante Wasserstoffstrategie wirft ebenfalls Fragen auf. Aktuell wird Wasserstoff aus Kostengründen weit überwiegend aus Erdgas erzeugt. Grüner Wasserstoff wird noch auf Jahre ein teurer Energieträger bleiben wegen vieler Schritte bei der Erzeugung, Transport zum Verbraucher, Umwandlung in Nutzenergie (Strom bzw. Wärme) und den Energieverlusten auf diesem Weg.

Dass erheblich mehr Geld in Schiene als in Straße fließen soll, anders als in den letzten Jahrzehnten, ist eine wichtige Weichenstellung im Verkehrsbereich. Ein mehr als symbolischer Schritt zur

Verkehrswende wäre der Stopp von Neu- und Ausbau von Autobahnen und die Mittelumschichtung auf Bahnen, Busse, Rad- und Fußverkehr. Davon ist aber nicht die Rede. Die sinnvolle, schnelle umzusetzende CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen, die laut Umweltbundesamt bei 120 km/h jährlich 2,6 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> äq einsparen würde, fehlt im ebenfalls im Vertrag. Sie scheiterte wohl an der FDP, die nun auch den Verkehrsminister stellt. Das führt zu der Frage, ob ein FDP-Verkehrsminister (anders als Andreas Scheuer) überhaupt die Notwendigkeit einer Verkehrswende anerkennt und dann auch aktiv betreiben wird (was zwei Paar Stiefel sind).

Im Verkehrsbereich tun sich also erkennbar Lücken auf: kein Wort von einer Verkehrswende, kein Verbot von Inlandsflügen, kein generelles Tempolimit auf Autobahnen. Immerhin sind konkrete Ziele für Leistungssteigerungen im Personenverkehr der Bahn und im Schienengüterverkehr aufgeführt. Die sind auch dringend nötig, denn momentan ist die Bahn wegen unzureichender Infrastruktur und zu dünnem Netz schlicht nicht konkurrenzfähig zum Straßenverkehr mit Pkw und Lkw. In vielen Städten sind ÖPNV und Fahrrad sicherlich eine Alternative zum Auto, auf dem Lande ist das speziell der ÖPNV sicher nicht. Mithin ist zu bezweifeln, dass die Verbesserungen bei der Bahn zusammen mit dem Technikwechsel auf den Elektromotor und den neuen, synthetischen Kraftstoffen für die Klimaschutzziele 2030 ausreichen. Laut Verkehrswissenschaft muss die Verbesserung des Angebots („pull“) mit einer „push“-Komponente ergänzt werden, etwa City-Maut, Parkraumverknappung und -verteuerung. In dieser Hinsicht bietet der Vertrag jedoch wenig bzw. zeigt eine sehr liberale Handschrift.

Im Gebäudebereich sind bei Beheizung, Neubau und Sanierung Klimaschutzziele, Energiestandards, und zugehörige Instrumente konkret beschrieben und erscheinen hinreichend ambitioniert. Hier wird es vor allem auf die künftige Ausgestaltung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) ankommen. Bei der energetischen Gebäudesanierung reicht finanzielle Förderung allein wohl nicht aus, strengere Vorgaben im GEG notwendig. Hinzu kommt, dass der Fachkräftemangel auf dem Bausektor die Bautätigkeit hemmt.

Die Ausweitung des Flächenanteils des Ökolandbaus (von derzeit 10 %) auf 30 % ist ein hehres Ziel, allerdings bestimmt die EU durch ihre Mittelzuteilung im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) europaweit die Entwicklung der Landwirtschaft und in den nächsten Jahren ist nur ein Viertel der Milliarden aus Brüssel für Ökologie vorgesehen.

Im Koalitionspapier wird mit 5 % unvermeidbaren Treibhausgas-Emissionen (THG) ausgegangen, die durch „Negativemissionen“, darunter sind etwa CO<sub>2</sub>-Senken wie den Aufbau von Humus, die Wiedervernässung von entwässerten Moorböden und Aufforstung zu verstehen, aber auch unterirdische oder unterseeische Deponierung (in Gasform oder als Karbonat mineralisiert) von der Atmosphäre ferngehalten werden sollen. Mit diesem „Restposten“ und den im Klimaschutzgesetz festgelegten THG-Minderungspfaden ist die dort ebenfalls fixierte Klimaneutralität bis 2045 jedenfalls recht genau umrissen.

### **Mehr Tempo!**

Insbesondere der künftige Wirtschafts- und Klimaschutzminister muss „liefern“, da sind sich alle politische Kommentatoren schnell einig. Auch, dass ein Versagen von Bündnis 90 / Die Grünen beim Klimaschutz als ihrem Kernthema tödlich für die Partei wäre. Man könnte dieser Prognose schnell zustimmen, schwänge nicht in vielen Kommentaren eine gewisse Überheblichkeit, ein Zuschieben von Verantwortung auf die Politik und insbesondere auf die grüne Partei mit. Aber die Klimakrise ist eine gesellschaftliche Krise und wir alle haben unseren Beitrag dazu geleistet, dass wir jetzt in der Tinte sitzen. Unser derzeitiger Lebensstil ist zu energieintensiv, unser Konsum-, Mobilitäts- und Freizeitverhalten ist meilenweit entfernt von der Klimaneutralität. Deshalb ist neben der Politik und der Wirtschaft auch die Zivilgesellschaft in der Pflicht. Wie die Corona-Pandemie ist auch die Klimakrise

nur durch einen gesamtgesellschaftlichen Kraftakt zu bewältigen. Es steht zu hoffen, dass die knapp 15 % der Grünen-Wähler mit der Stimme nicht gleichzeitig die Verantwortung für ein klimafreundliches Leben an der Wahlurne abgegeben haben. Niemand sollte sich aus der Verantwortung rausmogeln. Ebenso wie die Folgen des Klimawandels betrifft auch der Klimaschutz alle Wähler und Nichtwähler. Und noch ein Missverständnis scheint weit verbreitet, nämlich, dass die eine oder andere Maßnahme, ein wohldotiertes Klimaschutzprogramm, eine bessere Förderung des ÖPNV oder Fortschritte beim Ausbau der Windkraft schon ausreichen würden. Nein, alle Hebel müssen gezogen, alle Chancen genutzt werden. Die Zeit läuft, wir hatten in den letzten Jahren zu viele Halbherzigkeiten, jetzt sind Konsequenz und Tempo gefragt. Selbst um die 2030er Ziele des Klimaschutzgesetzes zu schaffen, die einige Fachleute für unzureichend halten, muss es gravierende Fortschritte auf allen Handlungsfeldern geben, gerade weil in der Merkel-Ära zu wenig passiert ist: „gebremster Schaum“ beim Ausbau der Erneuerbaren, verspäteter Kohleausstieg, die Bevorzugung der Automobilität, zu wenig energieeffiziente Neubauten, zu niedrige Sanierungsraten, zu geringer Flächenanteil des Ökolandbaus, zu viel Bodenversiegelung. In dieser Hinsicht waren es verlorene Jahre für den Klimaschutz. Und dies ist mit einiger Berechtigung der Union und der SPD anzulasten, aber wohl kaum den Grünen, die mit Versäumnissen der Vergangenheit ein schweres Erbe antreten. Aber „liefern“ müssen wir alle, weil wir alle viel zu verlieren haben. Per Verordnung lässt sich der Klimawandel jedenfalls nicht stoppen. (rk)