Alle reden über Klimaschutz.

CDU und CSU blockieren ihn.

Die Union stellt die für den Klimaschutz zentralen Minister- und Ministerinnen. All diese Ministerien haben bislang keine Klimaschutzpläne vorgelegt, mit denen der Ausstoß an Treibhausgasen in ihren Sektoren ausreichend schnell sinkt. Auch in grundsätzlichen Fragen blockieren die Unionsparteien zentrale Weichenstellungen für mehr Klimaschutz. So wollen CDU und CSU das geplante Klimaschutzgesetz zu einem losen Bündel von Einzelgesetzen zusammenstreichen. Auch bei der CO_2-Bepreisung bremst die Union. Statt einer wirksamen und leicht einzuführenden Steuer will sie einen nationalen Emissionshandel einführen, der frühestens in zwei Jahren funktionieren könnte und dessen Wirkung völlig ungewiss ist. Auch die Sektorziele, die jedem Wirtschaftszweig ein klares Klimaschutzziel geben, stehen unter Beschuss der Union. Statt klarer individueller Verantwortlichkeiten beim Klimaschutz will die Partei zurück zu einem System kollektiver Verantwortungslosigkeit. Mit ihrem derzeitigen Blockadekurs verhindert die Union dringend nötigen Fortschritt beim Klimaschutz. Drei Beispiele:

Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU):

Erneuerbare Energien

Öffentlich nennt Peter Altmaier die Energiewende „eines der größten Modernisierungsprojekte für den Wirtschaftsstandort Deutschland“, doch mit seiner Politik würgt der Wirtschaftsminister diese Modernisierung konsequent ab. Während Altmaier den Kohlerevieren Strukturhilfen in Milliardenhöhe zukommen lassen will, sieht er tatenlos zu, wie in der Zukunftsbranche Windenergie tausende Arbeitsplätze verloren gehen. Alleine im Jahr 2017 sanken die Beschäftigtenzahlen der Branche laut Bundesregierung um 26.000. In diesem Jahr sieht es noch finsterer aus.[1] Im ersten Halbjahr 2019 wurden mit 86 Anlagen (287 MW) so wenig Windräder installiert wie noch nie seitdem das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) im Jahr 2000 in Kraft getreten ist. Im Gesamtjahr 2019 werden kaum 1 Gigawatt neuer Windkapazität dazu kommen. Doch um das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, den Anteil der Erneuerbaren bis zum Jahr 2030 auf 65 Prozent zu steigern, müssen Jahr für Jahr mindestens 4,5 GW an Windkraft zugebaut werden.

Schuld an dieser fatalen Flaute ist nicht zuletzt Altmaier: In Brüssel stellte sich der Minister gegen deutlich höhere Ausbauziele für Erneuerbare Energien und Energieeffizienz, wie sie Länder wie Frankreich und die Niederlande fordern.[2] In Deutschland blockierte er lange die zusätzlichen Ausschreibungen für Wind- und Solaranlagen – die einzige konkrete Maßnahme zum Klimaschutz, die sich im Koalitionsvertrag findet.

1 https://www.welt.de/wirtschaft/article198299117/Windindustrie-In-einem-Jahr-26-000-Arbeitsplaetze-abgebaut.html
2 http://www.taz.de/EU-Entscheidung-zu-Erneuerbaren/!5509458/

Auch der Förderdeckel für Photovoltaikanlagen wird bald erreicht sein und bremst den Ausbau der Erneuerbaren. Deutschland ist im internationalen Vergleich mittlerweile von einem Vorreiter bei der Energiewende ins Mittelmaß abgerutscht.[3] Laut Koalitionsvertrag soll Deutschland im Jahr 2030 aber einen Erneuerbaren-Anteil von 65 Prozent am Strommix erreichen. Selbst dieses, aus klimawissenschaftlicher Sicht ungenügende Ziel wird nach heutigem Stand deutlich verfehlt.

Kohleausstieg

Weder beschleunigt Peter Altmaier den Ausbau sauberer Alternativen, noch bremst er den Anteil des klimaschädlichen Kohlestroms schnell genug. Als Ende Januar die von der Bundesregierung eingesetzte Kohlekommission ihren Abschlussbericht vorlegte, empfahl sie darin, sofort mit dem Ausstieg aus der Kohle zu beginnen. Gut sechs Monate später hat die Bundesregierung noch immer kein einziges Kohlekraftwerk abgeschaltet. Weder sind die Verhandlungen über Entschädigungen mit den Kraftwerksbetreibern abgeschlossen, noch hat Altmaier Eckpunkte für das Kohleausstiegsgesetz vorgelegt. Der Wirtschaftsminister verschleppt die rechtliche Umsetzung des Kohlekompromisses und so setzt den mühsam errungenen Kompromiss wieder aufs Spiel. Zuletzt kündigten mehrere Bundestagsabgeordnete der Union „massiven Widerstand“ gegen die Pläne für den Kohleausstieg an.[4]

Greenpeace fordert von Wirtschaftsminister Altmaier:

- **Das Gesetz für den Ausstieg aus der Braun- und Steinkohleverstromung bis 20.09.2019 zu beschließen und erste Braunkohlemeiler noch in diesem Jahr vom Netz zu nehmen**
- **Klimaschädliche Braunkohleblöcke in NRW mit einer Kapazität von 3,1 Gigawatt bis 2020 stillzulegen; insgesamt müssen bis Ende kommenden Jahres 12.5 GW Kohle vom Netz.**
- **Die jährlichen Ausbaumengen bei Wind- und Solarenergie erhöhen und mit Bundesländern und Kommunen einen Plan für den beschleunigten Ausbau der Windenergie erarbeiten. Den Ausbaudeckel für Solarenergie abschaffen.**

Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU): Bauch statt Kopf

Einen „Bauchpolitiker“ nennen ihn seine CSU-Parteifreunde nicht ohne Stolz. Doch Verkehrsminister Andreas Scheuer lässt dabei mitunter das „Köpfchen“ vermissen, attestiert die Süddeutsche Zeitung.[5] Die vorschnelle Unterzeichnung der Mautverträge, die überstürzte Zulassung von E-Scootern, die Parteinahme für dubiose Lungenärzte mit wissenschaftlich unhaltbaren Aussagen – Scheuers Drang zur Tat und zur schrillen Schlagzeile fährt manches zentrale Projekt an die Wand. Dabei braucht Deutschland eine kluge und weitsichtige Verkehrspolitik mehr denn je: Der CO_2-Ausstoß im Verkehr stagniert seit 1990 auf hohem Niveau, selbst die Bundeskanzlerin nennt den Bereich inzwischen das „große Sorgenkind“ im Klimaschutz. Denn laut Klimaschutzplan 2050 sollen die CO_2-Emissionen im Verkehr bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent sinken.

Um dieses Ziel noch zu erreichen, hat Scheuer Vorschläge vorgelegt, doch schnell wirksame Maßnahmen wie eine E-Auto-Quote oder ein festes Ausstiegsdatum aus dem Verbrennungsmotor lehnt er kategorisch ab. Scheuers Klimaschutzstrategie passt auf vier Seiten und besteht aus Spiegelstrichen, Schlagwörtern und hübschen Bildern. Ein echtes Konzept bleibt er seit Monaten schuldig. Stattdessen erhofft sich der Verkehrsminister von so genannten alternativen Kraftstoffen bis zu zehn Millionen Tonnen an CO_2-Einsparungen[6], obwohl Kraftstoffe aus Pflanzen enorme landwirtschaftliche Flächen beanspruchen würden und für Kraftstoff aus Strom massive zusätzliche Wind- und Solaranlagen gebaut werden müssen, deren Strom weit effizienter für das Betanken von E-Autos genutzt werden kann. Allen Warnungen zum Trotz will Scheuer mit einer Beimischungsquote alle Autofahrer zwingen, diese ineffizienten und teuren Kraftstoffe zu tanken. In seinem blinden Vertrauen auf die Kraft von Prämien im Klimaschutz scheint der Verkehrsminister zu übersehen, dass es bereits zahlreiche Anreize im Verkehr gibt – für Autos mit klimaschädlichen Verbrennungsmotoren. Von Dieselsubventionen über das Dienstwagenprivileg bis zur Pendlerpauschale fördert der Staat den CO_2-Ausstoß im Verkehr mit vielen Milliarden. Diese falschen Anreize will Scheuer bestehen lassen oder nur kosmetisch ändern.

Greenpeace fordert von Verkehrsminister Scheuer:

- **Ab dem Jahr 2025 dürfen keine Neuwagen mit Diesel- oder Benzinmotor mehr vom Band rollen. Bis dahin braucht es eine jährlich steigende Mindestquote für effiziente E-Autos und emissionsarme Lkw.**
- **Falsche Anreize wie die Dienstwagenbesteuerung müssen konsequent ökologisch umgestaltet werden, das Dieselprivileg gehört abgeschafft. Beim Neuwagenkauf braucht es ein Bonus-Malus-System, das kleinere, leichtere Wagen mit niedrigen CO_2-Emissionen attraktiver macht, dagegen SUVs und andere Spritfresser stärker belastet.**
- **Alternativen zum Auto wie Bus und Bahn, Rad- und Fußwege müssen schnell und deutlich ausgebaut werden. Die Investitionen in die Bahn müssen verdreifacht, die Mehrwertsteuer auf Zugtickets reduziert werden. Städte und Kommunen brauchen ein 365-Euro-Jahresticket im ÖPNV.**

3 https://www.welt.de/wirtschaft/article190788643/Teuer-und-ineffizient-Deutschland-bei-Energiewende-abgehaengt.html
4 https://www.bmel.de/DE/Landwirtschaft/Nachhaltige-Landnutzung/Klimawandel/_Texte/LandwirtschaftUndKlimaschutz.html
5 https://www.sueddeutsche.de/politik/scheuer-verkehrsminister-1.4549564-2
6 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.ht

Landwirtschaftsministerin Julia Klöckner (CDU): Vage Ideen, fromme Wünsche

Um 11 bis 14 Millionen Tonnen sollen die jährlichen CO_2-Emissionen aus der Landwirtschaft bis zum Jahr 2030 gegenüber 2014 sinken. Wie sie das Ziel erreichen will, hat Landwirtschaftsministerin Julia Klöckner bereits Anfang des Jahres in einem Zehn-Punkte-Plan beschrieben.[7] Doch dieser hat erhebliche Defizite. Die Vorschläge bleiben extrem unkonkret, sie gleichen einem Sammelsurium vager Ideen und frommer Wünsche: die Menschen mögen doch bitte weniger Lebensmittel verschwenden, die Landwirte mehr Humus im Boden speichern und den Ökolandbau ausweiten. Fünf der zehn Maßnahmen senken gar nicht den Ausstoß an Treibhausgasen in der Landwirtschaft, sondern werden anderen Bereichen wie den Wäldern zugerechnet. Oder sie richten sich an die Konsumenten und damit nicht an die eigentlichen CO_2-Verursacher.

Die mit Abstand sinnvollste Maßnahme zielt auf die Stickstoffüberschüsse in der Landwirtschaft, um so die Lachgasemissionen zu senken. Doch gerade hier hat die Ministerin lange Zeit gebremst. Die 2017 reformierte Düngeverordnung greift viel zu kurz, um die angestrebten Mengen an Treibhausgasen einzusparen, doch Klöckner blockierte eine weitere Verschärfung.[8] Erst seit die EU mit einer Klage droht, werden weitere Korrekturen erwogen.

Bis zu vier Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente plant Klöckner einzusparen, in dem mehr Wirtschaftsdünger in Biogasanlagen vergoren wird. Eine extrem optimistische Annahme. Die Vergärung von Gülle ist angesichts des hohen Wasseranteils nur mit geringer Energieausbeute verbunden. Entsprechend wären solche Anlagen sehr teuer, da eine hohe Vergütung über das Erneuerbare Energien Gesetz nötig wäre. Zudem entstünde ein enormer Transportaufwand: Große Mengen Gülle müssten zu den Anlagen, Gärreste von dort wieder weg. Und sollten die Tierbestände bis 2030 reduziert werden (was zur Einhaltung langfristiger Klimaziele sinnvoll wäre) wäre auch der Gülleanfall deutlich reduziert. Der wirksamste Schritt, um die Emissionen der Landwirtschaft zu senken, wären weniger Tiere in deutschen Ställen. Schon 3,5 Prozent weniger Tiere könnten den CO_2-Ausstoß um eine Millionen Tonnen senken. Doch Klöckner will die Massentierhaltung nicht begrenzen. Den Abbau von Subventionen oder die Einführung einer Fleischsteuer lehnt die Ministerin ab.[9] Auch deshalb genügen die von Klöckner vorgeschlagenen Maßnahmen nicht, um das Klimaziel für die Landwirtschaft zu erreichen.[10]

Greenpeace fordert von Landwirtschaftsministerin Klöckner:

- **Damit die Zahl der Tiere in deutschen Ställen sinkt, brauchen wir ein Paket an Maßnahmen von gesundheitlicher Aufklärung der Verbraucher, über höhere Fleischpreise bis zu einer verpflichtenden Haltungskennzeichnung.**
- **Die Zahl der gehaltenen Tiere muß an die zur Verfügung stehende Fläche gebunden, keine neuen gewerblichen Tiermastanlagen zugelassen und sämtliche Rechts- und Fördergrundlagen an dieses Ziel angepasst werden.**
- **Um die erheblichen Lachgas-Emissionen der Überdüngung zu reduzieren,muss das Düngerecht sofort EU-Rechtskonform und ambitioniert reformiert und eine Stickstoff-Überschussabgabe eingeführt werden.**

7 https://www.bmel.de/DE/Landwirtschaft/Nachhaltige-Landnutzung/Klimawandel/_Texte/LandwirtschaftUndKlimaschutz.html
8 https://www.bmel.de/SharedDocs/Interviews/O-Toene/18-06-21-Nitrat.html
9 https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/die-gegner-der-fleisch-steuer-melden-sich-zu-wort-16321977.html
10 ww.taz.de/Julia-Kloeckners-Klimaplan-2030/!5563088/

Impressum Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/3 06 18-0 **V.i.S.d.P.:** Andree Böhling, Tobias Austrup, Martin Hofstetter **Gestaltung** Klasse 3b **Stand** 8/2019