

Rauchfreie Landschaften

Umwelt Der historische Klimavertrag von Paris verdonnert die Regierung dazu, noch in dieser Legislatur mit dem Ausstieg aus Kohle und Öl zu beginnen.



Braunkohlekraftwerk Niederaußem

HENNING KAISER / DPA

Das Bundeskabinett gilt nicht als Ort großer Emotionen. Doch in dieser Woche begann die Sitzung mit lang anhaltendem Applaus – was umso bemerkenswerter war, als dass er einer Kabinettskollegin galt, die bislang ein eher unscheinbares Dasein geführt hatte.

Umso mehr genoss Barbara Hendricks den Beifall und die lobenden Worte, die die Kanzlerin für ihre Umweltministerin fand. Sie dankte der SPD-Frau für ihre Verdienste beim Zustandekommen des Klimavertrags von Paris, den Hendricks vergangene Woche mitverhandelt hatte.

Die Beschlüsse sind historisch. Alle 195 Staaten haben sich dazu bekannt, die Erderwärmung nicht nur auf 2, sondern möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. Für das Bundeskabinett aber bedeuten sie vor allem eines: Arbeit.

Denn wenn die Regierung den Vertrag ernst nimmt, muss sie vom Koalitionsvertrag abweichen und noch in dieser Legis-

laturperiode die ersten Beschlüsse für einen endgültigen Ausstieg aus der Nutzung der Kohle fassen. Und sie muss das Ende des Benzin- und Dieselmotors einläuten. „Es ist eine Jahrhundertaufgabe, die vor uns liegt“, sagt Umweltministerin Hendricks (siehe Interview).

Derzeit entsteht eine Expertise, die genau errechnen soll, was der Klimavertrag für Deutschland bedeutet. Verfasst wird sie von Felix Matthes, Energiefachmann am Öko-Institut. Er ist einer der engsten Regierungsberater. Matthes wird dem Kabinett darlegen, welche riesigen Einsparungen an Treibhausgasemissionen schon in den nächsten 15 Jahren nötig sind, damit Deutschland seiner Rolle als Klimaschutzvorreiter gerecht werden kann.

Die Entwürfe des Gutachtens sind noch geheim. Doch einen ersten Eindruck hat das Öko-Institut bereits in einer Studie geliefert, die Ende November still und leise auf die Internetseite des Instituts gestellt wurde. Die Klimaexperten haben darin berechnet, was es heißt, wenn Deutschland bis Mitte des Jahrhunderts 80 bis 95 Prozent seiner CO₂-Emissionen abbauen will (siehe Grafik). Die Braunkohle-Verstromung müsste sich dann bis zum Jahr 2030 halbieren, bis 2050 gäbe es weniger als zehn Prozent Strom aus fossilen Energien.

Neue Tagebaue dürften nicht mehr eröffnet werden, obwohl es bis heute dazu Pläne gibt, und zwar sowohl im rheinischen Revier als auch in der Lausitz. Die Bundesregierung hat erstmals vier Millionen Euro im Haushalt eingeplant, um dem künftigen Wegfall der Braunkohleförderung in der Lausitz zu begegnen.

Das Kabinett billigte kürzlich ein Gesetz aus dem Wirtschaftsministerium, wonach eine Reihe von Braunkohlekraftwerken als eine Art Sicherheitsreserve vom Netz genommen werden. Weil das den Unternehmen mit über eineinhalb Milliarden Euro

versüßt werden soll, spricht man in der Branche auch von einer Abwrackprämie für alte Braunkohlemeiler. Das Wirtschaftsministerium präsentiert dies nun als eine Art Einstieg in den Braunkohleausstieg.

Beim Straßenverkehr ist der politische Handlungsdruck noch größer. Da hat die Rücksichtnahme der Regierung auf die Autoindustrie dafür gesorgt, dass die Treibhausgasemissionen gestiegen sind – und zwar von 2010 bis 2013 um über drei Prozent. Schuld daran ist vor allem, dass die Motoren zwar effizienter, die Fahrzeuge aber schwerer geworden sind und alle Einspargewinne aufgefressen wurden.

Die Regierung hat die Konzerne dabei gewähren lassen und sie nicht zum Einstieg in die Elektromobilität gedrängt. Kaufprämien, die mehr Elektrofahrzeuge auf die Straße bringen könnten, haben insbesondere Unionsfraktionschef Volker Kauder und Finanzminister Wolfgang Schäuble, CDU, bislang verhindert.

Jetzt aber drängt Merkel zur Eile. Noch im Januar soll Kanzleramtschef Peter Altmaier eine Staatssekretärsrunde zur Elektromobilität einberufen, im Februar soll ein Ergebnis vorliegen. Die Bundesregierung macht sich mittlerweile Sorgen, dass die heimischen Autobauer von Start-ups wie Tesla aus dem Silicon Valley abgehängt werden könnten. Auf der anderen Seite sieht Merkel, dass BMW, Mercedes und Audi immer noch Geschäfte mit PS-starken Autos machen. Öffentlich traut sich Merkel deshalb nicht, das Festhalten der Konzerne am Verbrennungsmotor zu kritisieren.

Diskret aber leitet die Regierung einen Politikwechsel ein. Auf dem Klimagipfel trat das Umweltministerium in aller Stille der Zero-Emission Vehicle Alliance bei. Ihr Ziel: die Abschaffung von Diesel- und Benzinmotoren in 35 Jahren.

Gerald Trauffetter

Mail: gerald.trauffetter@spiegel.de

Ehrgeizige Ziele

Szenario zur Absenkung der Treibhausgasemissionen bei der Stromerzeugung um 80 % gegenüber 1990, erzeugte Terawattstunden (TWh)

