

Drei Mal so viel Wind- und Sonnenenergie, 14 Millionen Elektroautos: Die neuen Klimaziele der Bundesregierung werden das Land nachhaltig verändern.

Foto: ©lassedesigner/shutterstock.com

Früheres Aus für Kohle und Verbrenner

Ökologie Die Bundesregierung will ein neues Klimaschutzgesetz beschließen. Die Folgen, die sich dadurch für Wirtschaft und Verbraucher ergeben, werden immens sein. *Von Igor Steinle*

Dass Wunder geschehen, bewiesen die vergangenen zwei Wochen in Berlin. Der Beschluss des Verfassungsgerichts, der die Bundesregierung zwingt, mehr gegen die Erderwärmung zu tun, löste einen regelrechten Turbo-Klimawandel in der Union aus. Waren CDU und CSU in der klimapolitischen Rallie der großen Koalition bisher fürs Bremspedal zuständig, überschlugen sie sich seit Neuestem mit Ideen, wie sich das Karlsruher Diktum realisieren ließe. Symbolisch für den Sinneswandel steht Peter Altmaier. Interpretierte der CDU-Politiker seine Rolle als Energieminister bisher als Endgegner sozialdemokratischer Ökostrom-Forderungen, inszenierte er sich nun als Klimavorkämpfer erster Stunde, der „schon im letzten September genau das vorgeschlagen“ habe, so Altmaier, was das Verfassungsgericht jetzt beschlossen hat.

Die Sozialdemokraten werden bei diesen Einlassungen regelrecht emotional. Von „bigott“ über „pfff“ bis zu „Satire“ reichen die Reaktionen auf Altmaiers persönliches Tauwetter. In den Verhandlungen über ein neues Klimaschutzgesetz konnte man diesen Groll allerdings zur Seite schieben. In rekordverdächtiger Zeit hat man sich offenbar bereits am Montag darauf einigen können. Eigentlich hatte Karlsruhe dafür Zeit bis Ende 2022 gegeben. Diese Flanke wollte man den Grünen im Wahlkampf allerdings nicht anbieten, so dass das Kabinett wohl schon diesen Mittwoch den Entwurf von Umweltministerin Svenja Schulze (SPD) verabschieden wird.

Und der hat es in sich. Schon 2045, nicht erst 2050 soll Deutschland klimaneutral werden. Gemeinsam mit dem ebenfalls ehrgeizigen Großbritannien würde man sich damit an die Klima-Speerspitze der größeren Volkswirtschaften stellen. Aber auch für die Zeit davor soll es neue, ehrgeizigere Ziele geben. Bis 2030 sollen 65 Prozent weniger CO₂ ausgestoßen werden als 1990. Zehn Prozent weniger als ursprünglich geplant. Diese Verschärfung allerdings hat mehr mit Brüssel als mit Karlsruhe zu tun, leitet sie sich ja aus dem unionsweiten Klimaziel ab, das sich die EU unlängst gegeben hat.

Bei diesen Zahlen, merken Kritiker allerdings zu Recht an, handelt es sich bisher nur um Wunschvorstellungen. Darüber, wie sie Realität werden sollen, wird die große Koalition sich bis zur Bundestagswahl nicht mehr einig sein können. Wer wissen will, warum, muss sich eine aktuelle Studie der Umwelt-Denkfabriken „Agora Energiewende“, ihrer Schwester „Agora Verkehrswende“ und der „Stiftung Klimaneu-

tralität“ anschauen. Die haben zufälligerweise drei Tage vor dem Beschluss der Verfassungsrichter durchgerechnet, welche Anstrengungen für eine Klimaneutralität bis 2045 nötig sein würden.

So müssen im Gebäudebereich spätestens ab 2030 jährlich fast doppelt so viele Häuser saniert werden wie momentan. In sechs Millionen Häuser müssen bis dahin Wärmepumpen verbaut werden, sechsmal mehr als jetzt. Im Verkehr müssten bis 2030 rund 14 Millionen Elektroautos unterwegs sein, eine Verzehnfachung

„Energieminister Altmaier inszeniert sich nun als Vorkämpfer für den Klimaschutz.“

Der Atmosphäre CO₂ entnehmen

Klimaneutralität bedeutet, dass sämtliche Treibhausgase, die der Mensch verursacht und die den globalen Temperaturanstieg verursachen, ausgeglichen werden. Zu diesen Treibhausgasen gehören Kohlendioxid, aber auch Methan und Lachgas. So

kann die globale Durchschnittstemperatur stabilisiert werden. Weil manche Emissionen unvermeidbar sind, müssen der Atmosphäre auch Partikel entnommen werden, etwa durch Aufforstung oder Technologien wie „Direct Air Capturing“.

Derartige Maschinen gibt es bereits, sie müssen allerdings für eine Serienreife noch weiter erforscht werden. Damit die globale Durchschnittstemperatur sinkt, sind solche sogenannten „negativen Emissionen“ unerlässlich.

igs

des aktuellen Werts. Ab 2032 dürften Autos mit Verbrennungsmotor überhaupt nicht mehr zugelassen werden, so die Autoren. Und die Industrie soll durch den Einsatz von Wasserstoff schon 2040 weitgehend klimaneutral sein.

Kann das gelingen? „Die Antwort ist ein klares Ja“, sagt Rainer Baake, Chef der Stiftung Klimaneutralität. Baake ist kein Unbekannter in der Klimapolitik, jahrelang war er Staatssekretär im Umwelt- und im Wirtschaftsministerium. Der Schlüssel zum Erreichen dieser Ziele ist, das betont er vehement, ein massiver Ausbau der erneuerbaren Energien. Denn ohne ausreichend Ökostrom sind E-Autos und Wärmepumpen nur wenig sinnvoll. Damit die Ökostromversorgung mit der zunehmenden Elektrifizierung Schritt hält, muss der Ausbau der Erneuerbaren massiv forciert werden: Allein an Land sind 1200 neue Windräder pro Jahr nötig – drei Mal so viele wie 2020 errichtet wurden. Auch die Leistung der Solarenergie muss sich bis 2030 verdreifachen.

Vor allem aber lässt sich das Ausstiegsdatum für die Kohleverstromung wohl nicht halten. „Wer glaubt, Kohlekraftwerke könnten noch bis 2038 laufen, macht sich Illusionen“, so Baake am Dienstag. Für die Kohleregionen, die sich auf einen geregelten Strukturwandel verlassen, würde das einen herben Schlag bedeuten. Die Stiftung schlägt vor, einen Mindestpreis von 50 Euro die Tonne für den CO₂-Ausstoß im Energiebereich festzulegen, der jährlich um drei Euro steigt. Mit diesem, so ist sich Baake sicher, wäre die Kohleverstromung bereits 2030 erledigt. In weiten Teilen von SPD und CDU will man den Kumpeln aber einen solchen Schlag nicht zumuten, erst Recht nicht im Wahlkampf (die CSU schon). Übernehmen könnte diesen Todesstoß allerdings die Realität, nämlich jene des EU-Emissionshandels. In diesem kostet der Ausstoß einer Tonne CO₂ schon jetzt rund 50 Euro. Dass dieser Wert noch mal sinken wird, halten Experten für unwahrscheinlich. Erwartet wird das Gegenteil.

Interview

„Erstmal keinen starken Effekt“

Oliver Geden, Experte für Klimapolitik bei der Stiftung Wissenschaft und Politik, erklärt, warum das neue deutsche Langfrist-CO₂-Ziel dem Klima nicht unbedingt etwas bringt, aber dennoch begrüßenswert ist.

Herr Geden, Deutschland will noch vor dem gemeinsamen EU-Ziel klimaneutral werden. Werden so wirklich Klimagase eingespart?

Oliver Geden: Es war immer klar, dass manche Länder in der EU vor 2050 klimaneutral werden müssen, damit andere bis nach 2050 dafür Zeit haben. Nur deswegen konnten Staaten wie Polen, die stark von der Kohle abhängig sind, einem gemeinsamen Ziel zustimmen. Bislang hatten sich nur kleinere Länder wie Schweden und Finnland dazu bekannt, früher als 2050 klimaneutral zu werden. Da entstehen nicht so große Spielräume, wie es nun bei Deutschland der Fall ist. Aber klar, einen wirklichen Effekt auf die Gesamtemissionen der EU hat eine frühere deutsche Klimaneutralität nicht. Aber das kann sich noch ändern, die EU-Ziele sind mit der Zeit ja immer schärfer geworden.

Mehrere Gesetze müssen für das Ziel Klimaneutralität geändert werden, ständigen politischen Streit inklusive. Ein Emissionshandel hingegen würde dem CO₂-Ausstoß einen ansteigenden Preis geben, im Industrie- und Energiesektor wird so erfolgreich CO₂ reduziert. Wäre es nicht sinnvoll, die restlichen Bereiche auch in diesen Handel aufzunehmen?

Das würde es grundsätzlich einfacher machen. Aber ich bin mir nicht sicher, ob es die Steuerungswirkung hin zu weniger CO₂ verbessern würde. Das hätte wohl zur Folge, dass in manchen Sektoren die Transformation länger dauert. Würde man etwa den Verkehr in den bestehenden Emissionshandel integrieren, hätte das erst mal keine starken Effekte auf den Benzinpreis. Den Übergang zur E-Mobilität würde man so nicht voranbringen.

Dem Klima ist doch gleichgültig, wo CO₂ letztlich eingespart wird. Mit einem Emissionshandel würde das doch dort passieren, wo es am günstigsten ist.

Ja, aber Sie würden die notwendigen Anstrengungen in den Bereichen, in denen geringe Preissignale keine Verhaltensänderungen



Oliver Geden, Klimaexperte bei der Stiftung Wissenschaft und Politik.

gen erzwingen, nach hinten verschieben. Es ist unrealistisch, dass die Autoindustrie zwischen den Jahren 2035 und 2040 plötzlich auf E-Mobilität umstellen kann. Deswegen wird der CO₂-Ausstoß von Pkw zusätzlich reguliert. Das ist zwar kompliziert und bürokratisch, aber anders wird es nicht gehen.

Igor Steinle