

UMWELTPOLITIK: ANGELA MERKEL HAT SICH IMMER WIEDER DEM ZEITGEIST ANGEPAST

Wendemanöver der Klimakanzlerin

VON GEORG ISMAR

Angela Merkel ist oft für den Satz belächelt worden. Zu Beginn ihrer damaligen Amtszeit hatte sie gesagt, dass sie schon als Frauen- und Jugendministerin viel darüber gelernt habe, wie man Umweltpolitik mache. „Das hat keiner verstanden“, sagte sie am Montag bei einer Preisverleihung für Klaus Töpfer. „Gemeint war, dass man Widerstände überwinden muss. Und das stimmte sowohl für die Frauenpolitik als auch für die Umweltpolitik.“ Die großen Widerstände in der Klimapolitik haben ihr politisches Leben geprägt. Manchmal hat sie sich vielleicht zu sehr am Machbaren orientiert oder die Interessen der Automobilindustrie im Blick gehabt. Schon 2007 konnte sie wissen, dass die 2020-Ziele nicht erreicht werden würden. Doch nach den Energiewendeentschlüssen 2011 besserte sie zu wenig nach, als Atom- mit mehr Kohlestrom kompensiert wurde. Und Ziele wie ein dicker Steuerbonus für energetische Gebäudesanierungen oder eine Bemessung der Kfz-Steuer nach dem Kohlendioxid-Ausstoß wurden zu Dauerbrennern in der Debatte – aber nicht Realität. Die geplanten eine Million Elektroautos wird es bis 2020 nicht geben, stattdessen werden in diesem Jahr erstmals mehr als eine Million SUV neu zugelassen. Klaus Töpfer übrigens hat Merkel frühzeitig gewarnt, dass das Engagement nicht ausreichend sei.

28. MÄRZ 1995: AUFBRUCH IN BERLIN

Drei Jahre nach der UN-Umweltkonferenz in Rio de Janeiro will eine 40 Jahre alte deutsche Umweltministerin, die bis dahin kaum jemand kennt, für einen Aufbruch sorgen. Angela Merkel ist vier Monate im Amt, da ist sie Gastgeberin des ersten Gipfels der Unterzeichner der UN-Klimarahmenkonvention. Am Internationalen Congress Centrum rauscht der Autoverkehr auf der Berliner Stadtautobahn vorbei, mit einem beständigen Kohlendioxid-Ausstoß. Angela Merkel begrüßt rund 1000 Delegierte aus 130 Staaten mit den Worten: „Wir sitzen alle in einem Boot.“ Die Industrieländer müssten als Erste beweisen, „dass wir unserer Verantwortung zum Schutz des globalen Klimas nachkommen. Nur wenn wir dies durch eigenes Vorangehen belegen, können wir von anderen Staaten Handeln für den Klimaschutz einfordern.“ Dieser Satz ist bis heute aktuell. Die promovierte Physikerin Merkel verhandelt unermüdet. Nach zwei Wochen steht das „Berliner Mandat“. Es wird eine Grundlage für das zwei Jahre später von Merkel mitbeschlossene Kyoto-Protokoll, den ersten Klimavertrag mit Treibhausgasreduktionsverpflichtungen.

Die Konferenz in Berlin wird Merckels Durchbruch auf der großen Bühne. Und in der euphorischen Stimmung formuliert Bundeskanzler Helmut Kohl das erste deutsche Klimaziel: Man werde den Kohlendioxid-Ausstoß bis 2005 im Vergleich zu 1990 um 25 Prozent senken. Selbst Experten sind verduzt, abgesprochen war das Ziel nicht. Und es wird nicht erreicht. Erst 2010 ist man bei minus 25 Prozent – ein großer Teil wird durch den Zusammenbruch der DDR-Industrie erreicht.

16. AUGUST 2007: MÄCHTIGE BILDER

Es ist ein prägendes Bild ihrer Kanzlerschaft: Angela Merkel im roten Anorak vor schmelzenden Gletschern. Es wird auch zum Fluch, wie später die Selfies mit Geflüchteten. Kaum eine Geschichte über die „Klimakanzlerin a. D.“ kommt ohne das Bild aus der grönländischen 4900-Einwohner-Stadt Ilulissat aus. Nichts verdeutlicht ihren Anspruch mehr. Merkel und ihr Umweltminister Sigmar Gabriel sind sozusagen an die Front der Klimakrise gerüstet. Hier ist die Erderwärmung stark sichtbar. Deutschland hat die G-8-Präsidentschaft inne, und Merkel will als Klimaschutz-Vorreiterin andere Staaten zu mehr Engagement bewegen. Die Grünen wettern gegen Merckels Klima-Show. „Wir müssen wichtige politische Prozesse sichtbar machen“, sagt Merkel.

Die Reise ist die Overture für die Kabinettsklausur Ende August 2007 in Schloss Meseberg. 40 Prozent weniger Treibhausgase bis 2020, lautet nun das Ziel. Dazu werden Eckpunkte eines Integrierten Energie- und Klimaprogramms mit knapp 30 Maßnahmen verabredet und am 5. Dezember im Kabinett beschlossen. „Eines der wichtigsten Gesetzesvorhaben seit der Wiedervereinigung“ nennt es die Regierung. Die Klimapolitik sei für Angela Merkel, „was für Willy Brandt die Spannungspolitik oder die deutsche Einheit für Helmut Kohl“ war, schreibt die „Welt“. Doch schnell dreht sich der Wind.

Eine der Maßnahmen, um im Verkehr vom hohen CO₂-Ausstoß herunterzukommen, soll eine Umstellung der Kfz-Steuer sein. Vor allem einige CDU-Ministerpräsidenten torpedieren das. Der Ölpreis ist hoch. Zudem droht eine soziale Schieflage, wenn gerade Besitzer älterer Autos, die keinen neuen Wagen kaufen können, besonders viel zahlen müssten. Schon damals ist von einer CO₂-Besteuerung die Rede, doch zu schmerzhaften Einschnitten



Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) und der damalige Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) im August 2007 vor dem Egi-Gletscher bei Ilulissat in Grönland. FOTO: MICHAEL KAPPELLER

sollen vermieden werden. Das Gesetzespaket wird ohne diese Punkte verabschiedet. Fachleute sagen, bis 2020 könnten höchstens 35 Prozent weniger an Emissionen erreicht werden. Merckels Handeln zu Hause und ihr Mahnen auf globaler Bühne klaffen auseinander.

11. MÄRZ 2011: NACH FUKUSHIMA

Die Bilder aus dem japanischen Fukushima, der größte anzunehmende Unfall in der Atom-anlage nach einem Tsunami, erschüttern die Physikerin. „Deutschland kann nicht einfach zur Tagesordnung übergehen“, sagt sie. Es wird eine Sicherheitsüberprüfung aller 17 deutschen Atomkraftwerke angeordnet, die sieben ältesten und Krümmel in Schleswig-Holstein müssen vom Netz – und werden später stillgelegt. Eine Ethikkommission wird eingesetzt, unter Leitung von Klaus Töpfer und dem damaligen Leiter der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Matthias Kleiner. Es kommt zum Beschluss für einen vollständigen Atomausstieg bis 2022.

CO₂-Ausstoß soll um 55 Prozent gesenkt werden

Ziel der Bundesregierung ist es, den Treibhausgas-Ausstoß Deutschlands bis 2030 um 55 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken – von aktuell rund 866 Millionen auf 563 Millionen Tonnen jährlich. Derzeit reißt Deutschland eigene und auf EU-Ebene verpflichtende Ziele, es drohen hohe Strafzahlungen. Im Entwurf heißt es, es solle „Investitionen in klimafördernde Maßnahmen in dreistelliger Milliardenhöhe“ bis 2030 geben. Bis 2023 dürften sich nach Einschätzung aus Regierungskreisen die Ausgaben auf 40 Milliarden Euro oder mehr belaufen.

Wie viele Treibhausgase die geplanten Maßnahmen einsparen, ist teils zwischen den Ministerien noch umstritten. Dass damit in der Summe nicht die Klimaschutzziele erreicht werden, ist schon länger klar – die Lücke soll ein CO₂-Preis schließen, der fossile Brennstoffe teurer macht, um klimafreundlichen Technologien einen Schub zu geben. Ob das

Die Kommission formuliert einen entscheidenden Zielkonflikt: „Die Wirtschaftlichkeit der Strompreise, der Klimaschutz, die sozial gerechte Verteilung von Lasten und Chancen und der Umstieg auf erneuerbare Energien addieren sich nicht automatisch zu einem Optimum.“ Erst hatte Merkel die Laufzeiten mit der FDP verlängert, nun wird alles stärker zurückgedreht als im Atomkonsens der früheren rot-grünen Regierung geplant. Milliarden-schwere Entschädigungen an Konzerne sind die Folge. Danach boomt die Solarenergie, verstärkt wird auch die Windkraft ausgebaut. Der Strompreis steigt – es gibt Akzeptanzprobleme. Um noch genug Grundlast, also eine Sicherung der Versorgung bei wenig Wind und Sonne zu haben, gibt es mehr Braun- und Steinkohlestrom – schlecht für die Klimabilanz. Die Energiewende ist keine Klimawende.

Experten warnen immer wieder, dass deshalb – und wegen mangelnder Anstrengungen im Agrar-, Gebäude- und Verkehrsbereich – das 2020-Ziel nicht zu schaffen sein wird. Töpfer fordert frühzeitig ein Klimaschutzge-

setz, mit dem zwingend nachgesteuert werden müsse, wenn ein Verfehlen der Ziele absehbar sei. Doch die Union stemmt sich gegen zu viel Verbindlichkeit – so wie auch international das meiste auf freiwilligen Zusagen basiert. Es ist das Kerndilemma des Klimaschutzes. Merkel tritt jedes Jahr auf dem Petersberger Klimadialog auf, um für mehr Anstrengungen weltweit zu werben. Doch daheim läuft es nicht vorbildhaft. Im Mai 2012 wirft sie einen engagierten Mitstreiter raus: Bundesumweltminister Norbert Röttgen (CDU). Er hatte beim UN-Klimagipfel im südafrikanischen Durban fast 36 Stunden am Stück für einen Durchbruch verhandelt – einen Weltklimavertrag, der schließlich in Paris beschlossen wurde. Und er trieb die Energiewende voran. Doch nach seinem Scheitern als CDU-Spitzenkandidat bei der Wahl in Nordrhein-Westfalen war seine Zeit vorbei.

Über die folgenden Jahre, in denen auch die SPD als Koalitionspartner ab 2013 nicht als Klimaschutztreiber auffiel, da sie die Interessen der Kohlekumpel und von VW im Blick hatte,

ben. Die Errichtung von einer Million öffentlicher Ladepunkte bis 2030 soll den Menschen die Sorge nehmen, die Batterien ihrer Autos nicht voll zu bekommen. Weiter soll dem Entwurf zufolge die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge erhöht werden – vor allem für kleinere Fahrzeuge, die bis zu 30000 Euro kosten. Für günstigere, rein batterieelektrische Autos soll der Staat von 2021 bis 2022 statt wie bisher 2000 Euro dann 4000 Euro zuschießen, dazu kommt der Hersteller-Nachlass von 2000 Euro. 2022 bis 2024 sollen es 1000 Euro weniger sein. Wie es ab 2025 weitergeht, bleibt offen – jedenfalls im Entwurf.

Ein zweiter Schwerpunkt ist der Gebäudebereich. Um beim Heizen Treibhausgase zu sparen, sollen klimafreundliche Sanierungen – wie neue Fenster, Isolierungen oder neue Heizungen – insgesamt besser gefördert werden, etwa über Zuschüsse und über Steuer-Rabatte. DPA

sagt Röttgen rückblickend: „Wir haben die tagpolitische Opportunität und Bequemlichkeit höher gewichtet. Wir haben die Kraft nicht aufgebracht, an einem Thema dranzubleiben, das keine Konjunktur hatte, obwohl es existenziell blieb.“ Diese Kurzfristorientierung habe natürlich Langfristkosten.

21. MAI 2013: DER AUTO-AUFSTAND

Ein Brief des Präsidenten des Verbands der Autoindustrie (VDA), Matthias Wissmann, an die „Liebe Angela“ wird publik. Die deutsche Autoindustrie dürfe nicht über willkürliche Grenzwerte „kaputtreguliert“ werden. Er bittet Merkel, bei den Brüsseler Beratungen über die Klimaschutzziele 2020 für Neuwagen die Regulierung „in eine ökologische und ökonomische Balance“ zu bringen. Eigentlich soll der Grenzwert für den CO₂-Ausstoß von 2015 bis 2020 von 130 Gramm je Kilometer im Schnitt auf 95 Gramm sinken. Umstritten sind vor allem Bonusmodelle, mit denen Hersteller die Grenzwerte ihrer Flotte aufweichen können. Auf Druck der deutschen Regierung wird das Thema aufgeschoben. Ab 2021 gelten nun EU-weit die 95 Gramm – es geht Zeit verloren, um auch auf deutschen Straßen weniger auszustößen. Merckels Verhältnis zur Autoindustrie ist ein komplizierter Punkt. Sie ist Rückgrat der Wirtschaft, stellt Hunderttausende Jobs. Ein Einschnitt ist der VW-Dieselskandal im September 2015. Nach und nach erfasst er auch die anderen Branchengrößen. Viele Bürger sind erbost, auch über die Politik, die sie bei Nachrüstungen oder Entschuldigungen im Stich lässt. Im Schlechten das Gute: Wo Merkel zauderte, werden die Unternehmen von internationalen Innovationen gezwungen, rascher umzusteuern. Die höchste Zuwachsquote bei Neuzulassungen hat in Deutschland der E-Auto-Pionier Tesla.

12. MÄRZ 2018: NEUE DYNAMIK

Merkel unterzeichnet mit Olaf Scholz und Horst Seehofer den Koalitionsvertrag für ihre dritte Große Koalition. Im Klimakapitel heißt es, man werde Ergänzungen vornehmen, „um die Handlungslücke zur Erreichung des Klimaziels 2020 so schnell wie möglich zu schließen“. Bis Ende 2018 solle ein Aktionsprogramm erarbeitet sein. Doch dieses Programm kommt erst jetzt, zudem ist ein Kohleausstieg bis 2038 geplant. Vor allem die Fridays-for-Future-Bewegung, inspiriert von der Schwedin Greta Thunberg, hat mit ihren Klimastreiks die Regierung zu neuer Dynamik auf diesem Feld angetrieben. Es gibt – zumindest in Deutschland – ein neues Momentum. So wie die Finanzkrise und die Flüchtlingskrise absehbar waren, die Politik dann aber in der Vehemenz überraschten, ist es auch irgendwie bei dem Klimathema. Es ist 24 Jahre nach ihrem Erscheinen auf diesem schwierigen Spielfeld auch Merckels persönliches Endspiel um ihren Ruf als Klimakanzlerin.

16. SEPTEMBER 2019: DIE ZUKUNFT

Die Woche, an deren Ende im Klimakabinett für Angela Merkel die wichtigsten Entscheidungen seit Langem anstehen, hat die Kanzlerin mit der Laudatio auf Töpfer, einen Visionär der deutschen Umweltpolitik, begonnen – ein Ansporn. „Ich glaube, du hast dich oft ein wenig als ein Rufer in der Wüste gefühlt“, sagt sie zu Klaus Töpfer, „wenn ich zum Beispiel an den ersten Nationalen Klimaschutzbericht der Bundesregierung denke, der 1993 vorgestellt wurde.“ Schon damals habe sich Töpfer zu ehrgeizigen Zielen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bekannt. „Er war eben seiner Zeit oft voraus, weil er die wirtschaftliche Entwicklung und den Schutz natürlicher Lebensgrundlagen stets konsequent zusammengedacht hat“, sagt Merkel und folgert daraus, dass alle mehr an die nächsten Generationen denken müssten. Dieses Denken sei zu verinnerlichen „und im Sinne der Bewahrung der Schöpfung zu verstehen“. Heute das Morgen denken. Merkel sagt: „Wir müssen umdenken. Wir müssen Neues machen.“



Klaus Töpfer hat schon früh gemahnt, dass das Engagement der Bundesregierung nicht ausreiche. FOTO: VENNENBERND/DPA