

## Klimaschutz: Der Schnee von morgen

**Deutschland versagt beim Kampf gegen den Klimawandel. Die vergangenen Jahre waren ein Selbstbetrug.**

Von [Petra Pinzler](#) 11. April 2017, 16:53 Uhr Editiert am 15. April 2017, 17:05 Uhr  
[Aus der ZEIT Nr. 16/2017](#)



Schon bald vom Eise befreit? Wetterstation auf der Zugspitze © Iris Kürschner / laif

Ludwig Ries hat den schönsten Arbeitsplatz Deutschlands. Um in sein Büro zu kommen, muss er erst Bahn, dann Zahnradbahn und dann Seilbahn fahren. Ries arbeitet im [Schneefernerhaus direkt unter der Zugspitze](#), in der höchstgelegenen Forschungsstation des Landes. Tritt er auf die Terrasse der Station, kann er bis weit in den Frühling hinein den Skifahrern unten am Hang beim Wedeln zuschauen. Doch dafür hat Ries keine Zeit.

Ries wirft einen Blick nach oben, auf ein Rohr, das ein wenig unterhalb der Bergspitze in die Luft ragt. "Das ist der Ansaugstutzen", sagt er. Durch den gelangt Luft in Geräte, die überall in der Station verteilt sind, wo sie dann analysiert wird. Oft übernachtete er auf der Station, sagt Pries, um die Daten auswerten zu können. Schon seit 20 Jahren macht er das, schickt die Daten an seine Chefs im Umweltbundesamt, an Unis und Forscher in der ganzen Welt. Nie aber war Ries so beunruhigt wie heute. Denn in jüngster Zeit stößt er zunehmend auf Stoffe, die er eigentlich nicht finden sollte – oder wenigstens nicht in so großer Konzentration: Methan, Stickoxide und vor allem Kohlendioxid.

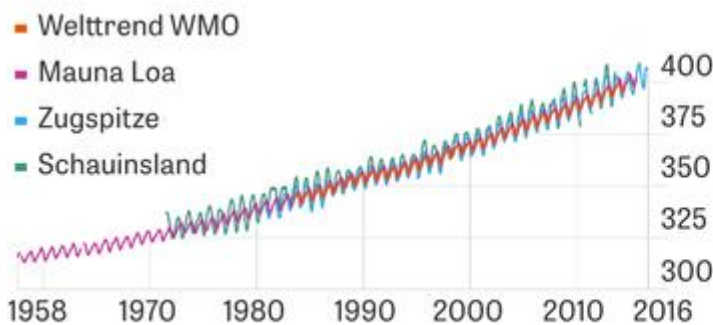
Ries ist keiner, der sich immer gleich Sorgen macht, sondern ein sachlicher Typ. Aber jetzt, sagt er, sei er doch beunruhigt. Weil Deutschland doch eigentlich versprochen habe, das Klima zu schützen. Doch dies, so erzählen es ihm seine Daten jeden Tag, geschehe eben nicht.

Wir ruinieren das Klima? Unmöglich, wir retten doch das Klima! Wer, wenn nicht wir? So sehen sich viele Deutsche. Schließlich wurde in den vergangenen Jahrzehnten alles Mögliche dafür getan, man hat Windkraftträder auf die Felder gestellt und Solarpanels auf die Dächer, Häuser gedämmt, Elektroautos subventioniert, politische Pläne verabschiedet und Gesetze aller Art. Außerdem hat das Land mit Angela Merkel eine Kanzlerin, die auf allerlei Gipfeln immer wieder den Kampf gegen den Klimawandel versprochen hat.

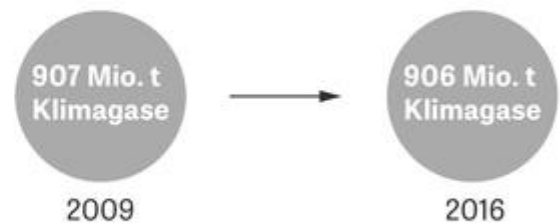
Alles Selbstbetrug. Nichts ist besser geworden. [Die CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands](#) sind weder in den vergangenen sieben Jahren gesunken, noch tun sie es derzeit. Das, was Ries misst, bestätigen alle Statistiker im Umweltbundesamt, all die, die zusammenrechnen, wie viel Kohle, Öl und Gas in Deutschland verbrannt und wie viel Klimagift dadurch freigesetzt wird. Das Land der Energiewende versagt beim Klimaschutz. Sieben Jahre: Nach einer so langen Zeit kann man nicht mehr von einem Ausrutscher sprechen. Da muss etwas grundsätzlich schiefgelaufen sein. Nur was?

### Immer mehr Klimagase

In der Luft befindet sich immer mehr CO<sub>2</sub>. (Angaben Kohlenstoffdioxid in PPMV\*)



Auch in Deutschland sinkt der Ausstoß nicht



\*Parts per million, bezogen auf das Volumen

Quelle: Quelle: Umweltbundesamt (Schauinsland, Zugspitze), NOAA Global Monitoring Division and Scripps Institution of Oceanography (Mauna Loa), WMO World Meteorological Organization, WDCGG (World Trend) Grafik 2: UBA Emissionssituation (Stand: März 2017) © ZEIT-Grafik

"Wir erleben das Energiewendeparadox", sagt [Patrick Graichen](#). Der Mann leitet die "[Agora Energiewende](#)" in Berlin, die wohl einflussreichste Denkfabrik auf diesem Gebiet. Graichen erklärt das Problem so: Deutschland sei zwar aus der Atomkraft ausgestiegen und produziere inzwischen fast ein Drittel seines Stroms durch Wind, Wasser und Sonne. Kohle werde jedoch weiterhin abgebaggert und verfeuert. Immer noch, sagt Graichen, stünden in Deutschland vier der fünf dreckigsten Kohlekraftwerke Europas. Und in denen wird insbesondere [billige Braunkohle](#) verbrannt, was wiederum besonders schlecht fürs Klima ist.

"Es ginge auch anders", sagt Graichen, "schauen Sie nach Großbritannien." Dort sinke der CO<sub>2</sub>-Ausstoß seit Jahren kontinuierlich. Allerdings, gibt Graichen zu, habe auch dies einen Haken. [Die Briten schalten zwar ihre Kohlekraftwerke ab, lassen dafür aber weiter Atomkraftwerke laufen.](#) Ein Modell für die Bundesregierung wäre dies also nicht. [Wenn man gleichzeitig das Klima schützen und keinen Atom Müll mehr produzieren will, müsste man aus der Kohle und zugleich aus der Atomkraft aussteigen.](#)

Geht das überhaupt? Graichen sagt Ja. Schließlich ließen sich viele der dreckigen Kohlekraftwerke direkt [durch sauberere Gaskraftwerke](#) (*Lesenswert wegen der Widersprüche!*) ersetzen. Die stünden unbenutzt herum, weil die Kohle einfach zu billig sei. Eine CO<sub>2</sub>-Steuer würde dies ändern. Graichen

kann das, was er in knappen Sätzen sagt, auch mit langen Studien belegen. **Er hat berechnet**, wie der Kohleausstieg funktionieren könnte, ohne dass das Industrieland Deutschland darunter leiden müsste. Er hat in den vergangenen Jahren deswegen auch gehofft, dass die große Koalition die Kraft für diesen Vorstoß haben würde. Immerhin hatte sie ja versprochen, den Ausstoß von Klimagasen zu verringern. Doch "wahrscheinlich hat für den Einstieg in den Ausstieg aus der Kohle die politische Kraft gefehlt".

Für den Ausstieg aus der Kernenergie hatte nach [Fukushima](#) diese Kraft ausgereicht, doch im Fall der Kohle ist die Lage schwieriger: Über einen kompletten Ausstieg aus der Kohle wird öffentlich erst seit zwei oder drei Jahren diskutiert. Erst seit Kurzem demonstrieren Umweltschützer vor Kohlengruben, erst allmählich wird bekannt, dass Deutschland ein dickes Kohleproblem hat.

Zwar arbeiten heute nur noch etwa 20.000 Menschen in den Braunkohlerevieren, aber das Thema kann Landtagswahlen entscheiden. **"Das fossile Imperium" nennt Claudia Kemfert, Energieexpertin am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, dieses Interessengeflecht, das immer noch als Lobby wirksam ist.** Als der Wirtschaftsstaatssekretär Rainer Baake vor zwei Jahren durch eine Kohleabgabe wenigstens die dreckigsten Kraftwerke aus dem Markt drängen wollte, scheiterte er an der nordrhein-westfälischen SPD und der CDU, den Gewerkschaften – und dem Kanzleramt. Und gegenwärtig tritt die Bundesregierung in der EU dafür ein, dass in Brüssel keine strengen [Emissions-Grenzwerte für Kraftwerke](#) verabschiedet werden.

### **Das Image des Autos steht infrage**

"Hören Sie hin! Der Bagger kommt auf uns zu. Der baggert den Berg hinter uns weitestgehend weg, Tag und Nacht" – Jens Gebke zeigt auf den Wald hinter dem Elternhaus: Noch stehen dort hohe Bäume, noch sind sie grün, aber Gebke sorgt sich, dass das nicht mehr lange so bleiben wird. Die Apfelbäume auf der Wiese sind schon verdorrt, weil das Grundwasser sinkt. Vor ein paar Wochen erst hat ihm ein Gericht bescheinigt, dass der [Lausitzer Braunkohletagebau](#) daran schuld ist. Dabei sind die Bagger noch über vier Kilometer von Taubendorf weg. Sie dürften bis auf 150 Meter an das kleine brandenburgische Dorf heranbaggern. Das ist näher als jedes Windkrafttrahler – die müssen eineinhalb Kilometer entfernt von Ortschaften aufgestellt werden.

Gebke ist mit der Kohlegrube aufgewachsen. Und mit dem erfolglosen Widerstand dagegen. Er hat gesehen, wie das alte Bauernhaus seiner Eltern Risse bekam, und erlebt, wie Nachbarn aufgegeben haben, wie ganze Dörfer verschwanden. Doch seit ein paar Tagen hofft er, zum ersten Mal, dass es nicht mehr ewig so weitergehen wird. Denn die Betreibergesellschaft LEAG hat gerade angekündigt, ein paar Kohlevorkommen nicht mehr zu nutzen. Das stoppt zwar die Bagger in der Grube hinter Taubendorf noch nicht. Und es wird auch nicht dafür reichen, dass Deutschlands Klimabilanz grün wird. Aber es wurde ein Tabu gebrochen: Auf einmal wird auch in der Lausitz über den Einstieg in den Kohleausstieg geredet. Vorsichtig noch, tastend und ohne Jahreszahl. "Erst muss die Perspektive für den Strukturwandel stehen, dann reden wir über den Ausstieg aus der Braunkohle", wiegelte Bundeskanzlerin Angela Merkel in der vergangenen Woche nach einer Konferenz mit den Ministerpräsidenten ab. Ein Thema für die Zeit nach der Bundestagswahl. Die Grünen allerdings wollen schon im Wahlkampf offen für den Ausstieg aus der Kohle werben.

Das Problem ist nur: Damit Ludwig Ries oben auf der Zugspitze endlich weniger CO<sub>2</sub> findet, reicht auch das nicht. Dies gibt auch die Bundesregierung zu. Im vergangenen Herbst schrieb sie einen [Klimaschutzplan](#), in dem sie das "Leitbild der weitgehenden Treibhausgasneutralität" ausgab. Das heißt übersetzt: Es wird nicht genügen, ein paar Kraftwerke abzuschalten. Der Klimawandel lässt sich nur stoppen, wenn sich überall, beim Wirtschaften, beim Reisen und beim Wohnen, etwas ändert. Das

jedoch setzt voraus, dass die Bürger mitmachen. Was keine noch so machtvolle Kanzlerin befehlen kann.

Ortstermin in München. Die Halle ist hell, ihre Architektur gewagt. So müssten moderne Kathedralen aussehen. Drin stehen: Autos. Nicht irgendwelche, BMW stellt in seinem Erlebnis- und Auslieferungszentrum die schönsten Modelle aus. Kaum werden morgens um neun Uhr die Türen geöffnet, strömen Reisegruppen und Schulklassen in die Halle, Japaner, Italiener, Araber. Leise Kaufhausmusik legt sich über die Geräusche. Im Bistro gibt es Kaffee aus einer Spezialrösterei, in den Toiletten duftet es nach frischer Zitrone. Ein Schüler streichelt über einen BMW i8 und ruft aus: "Geile Schleuder!"

"Wachsen Autos auf Bäumen?", fragt ein BMW-Plakat und gibt auch gleich die Antwort: "Nein. Aber alle Materialien finden sich in der Natur. Eisen, Aluminium, Rohöl, um Kunststoff herzustellen." BMW, so der Subtext, ist quasi eins mit der Natur, kommt dort her und wird auch wieder recycelt. Noch ein Blick auf die Elektroautos von BMW, und man glaubt es fast – bis sich die Tür wieder hinter der Besucherin schließt und sie am Mittleren Ring, in der wirklichen Welt steht. Dort ist es laut, es stinkt, und die Autos rasen vorbei. Auch die Nobelmarke aus München verdient ihr Geld noch vor allem mit Autos, die Ölprodukte verbrennen. Und die damit den Klimawandel beschleunigen.

Nirgendwo sonst steigen die Emissionen so stark wie im Verkehr. Plus 3,4 Prozent im vergangenen Jahr. "Die Klimagas-Emissionen des Verkehrs liegen mittlerweile zwei Millionen Tonnen über dem Wert von 1990", sagte die Präsidentin des Umweltbundesamtes, Maria Krautzberger. Das liege am Verkehrsminister, an der Wirtschaft – und an den Bürgern. Am Minister, weil er nichts dagegen tue. An der Wirtschaft, weil sie immer mehr Güter mit dem Lkw transportiere statt mit der Bahn. Und an den Bürgern, weil sie immer dickere Autos kauften.

Dabei gäbe es einfache Gegenmittel. Zum Beispiel ließe sich die Maut für Lkw erhöhen und ausweiten. Oder die [steuerliche Begünstigung von Diesel abschaffen](#) und die von Dienstwagen. Nur, welche Partei würde so etwas wagen? Wer einmal in der BMW-Welt war, der weiß, warum das Abschalten von ein paar Kohlekraftwerken ein Kinderspiel sein wird im Vergleich zu der verkehrspolitischen Aufgabe, die auf Deutschland wartet. Deutschland ohne Diesel, das wäre für Millionen Autofahrer wahrscheinlich wie der FC Bayern München ohne Thomas Müller. Oder Köln ohne Karneval. Mal ganz abgesehen davon, dass an dieser Branche, wie die Automobilindustrie geltend macht, jeder siebte deutsche Arbeitsplatz hängt. Hersteller, Verkehrsminister, Ministerpräsidenten, viele Millionen Autofahrer: Gegen diese Koalition ist das Kohle-Imperium eine Lachnummer.

Aber vielleicht ändert sich doch etwas. Allmählich, wie es in Demokratien nun mal der Fall ist. Nach den Abgas-Tricksereien von Autokonzernen, nach den Protesten in Stuttgart, München und Berlin gegen die Luftverschmutzung wächst der politische Druck auf die Verkehrspolitik. Das Image des Autos steht infrage. So könnten die heutigen Luxuslimousinen im Auge des Betrachters schon morgen zu Dreckschleudern werden. So wie einst Atomkraftwerke zu beängstigenden Orten wurden. Wie Zigaretten den Duft von Freiheit und Abenteuer verloren.

Normalerweise kann man auf solche Trends vertrauen. Und warten. Wäre da nicht der Forscher Ries auf der Zugspitze mit seinen Daten. Der hat zum Abschied in seiner sachlichen Art noch gesagt: "**Wir sollten mehr vermeiden. Schnell.**"

x x x