



**Kontakt:**

Vereinbarung von Interviews  
und Hintergrundgesprächen:  
+49 351 50140-205

Weitere Presseinformationen,  
Hintergrundmaterialien und  
Bilder unter:

[www.strohklug.de](http://www.strohklug.de)

**Claus Sauter**, BioEnergie-Experte und Vorstandsvorsitzender der VERBIO AG kommentiert regelmäßig aktuelle Themen rund um Energiepolitik und Mobilität.

## Kolumne

### Halbzeitdebakel in der GroKo-Klimapolitik: CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr 2019 erneut gestiegen

*Die Anfang Januar vorgelegten Emissionswerte 2019 machen eines deutlich: Union und SPD schießen sich gegenseitig ins Abseits der deutschen Klimapolitik. Die Ziele sind hochgesteckt. Doch es fehlt an Teamgeist, Taktik und Fairplay. Die Ergebnisse nach zwei Jahren Großer Koalition sind ernüchternd. Meine Forderung: Wechselt die „Spieler“ vor der nächsten Niederlage!*

Endlich findet die Auseinandersetzung zwischen Unions- und SPD-geführten Ministerien bei der Dekarbonisierung der deutschen Wirtschaft ihren Weg an die Öffentlichkeit. Seit Monaten kritisiere ich die Blockadehaltung des SPD-geführten Umweltministeriums (BMU) bei konstruktiven Vorschlägen aus den Unions-geführten Ministerien für Verkehr (BMVI) und Wirtschaft (BMWFi) für eine bezahlbare Energiewende im Verkehr.

Da drängt sich mir im Jahr der Fußball-EM ein Vergleich für diese Absurdität auf: Man stelle sich vor, bei der deutschen Nationalmannschaft weigern sich die Außenstürmer, ihren Mittelstürmer anzuspielen, um zu verhindern, dass dieser ein Tor schießt. So eine Mannschaft kann kein Spiel gewinnen! Die Siege bleiben aus und die Fans kehren den Spielern den Rücken zu. In dieser Situation ist der Trainer gefragt. Doch was, wenn es ihm an Führungskompetenz, Konsequenz und cleveren strategischen Spielzügen mangelt, die seine Mannschaft wieder an die Tabellenspitze führen?



Ganz ähnlich läuft es in der deutschen Klimapolitik: Auch hier reichen die kürzlich beschlossenen Maßnahmen nicht aus, um nachhaltige Veränderungen herbeizuführen und die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr wirksam zu reduzieren. Natürlich habe ich keinen Paukenschlag vom Klimakabinett erwartet, aber was wir bekommen haben, ist nicht mehr als eine Beruhigungsspielle. Diesel und Benzin werden über den CO<sub>2</sub>-Preis zwar teurer, aber gleichzeitig steigt die Pendlerpauschale. Und die angekündigte Erhöhung der Luftverkehrssteuer wird bei Kurzstreckenflügen eine Verteuerung um nicht mehr als 13 EUR ausmachen. (1)

Nichts von dem reicht aus, um eine Verkehrswende herbeizuführen. Und das obwohl der Großen Koalition ihre Opposition, weite Teile der deutschen Bevölkerung und die Europäische Union gehörig im Nacken sitzen. Das Europäische Parlament hat Ende November sogar den Klimanotstand ausgerufen. Aber auch das ist alles nur Show! Einen weiteren Fehltritt kann sich Deutschland dennoch nicht erlauben. Wir erinnern uns:

*„Wir bekennen uns zu den national, europäisch und im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens vereinbarten Klimazielen 2020, 2030 und 2050 für alle Sektoren.“ (2)*

So steht es im Koalitionsvertrag geschrieben. Aber „bekennen“ allein reicht einfach nicht aus. Wir wissen inzwischen, dass Deutschland die Klimaziele 2020 nicht erreicht.

*„Das Minderungsziel 2030 wollen wir auf jeden Fall erreichen.“ (3) – heißt es weiter.*

An Selbstmotivation mangelt es der Bundesregierung jedenfalls nicht. Aber warum sollen wir noch daran glauben, dass eine ausgediente Mannschaft plötzlich neue Stärke zeigt und Ideenreichtum entfaltet?! Im Verkehr sind die Emissionen seit 1990 kontinuierlich gestiegen. Ein Drittel der PKW-Neuzulassungen sind „spritfressende Kleinpanzer“ (4) und das Transportaufkommen mit schweren LKW wächst jedes Jahr. Und unsere Bundesumweltministerin sieht tatenlos zu. So haben wir nicht den Hauch einer Chance, die Klimaziele 2030 zu erreichen, liebe Svenja.

Aber was ist noch von einer Ministerin zu erwarten, die es zu verantworten hat, dass jede im Klimaschutzprogramm beschlossene Maßnahme an Absurdität kaum zu überbieten ist?!

*„Zunächst soll die Deutsche Bahn gestärkt werden“ – so das erklärte Ziel. (5)*

Um mehr Menschen in das umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu locken, hat das Bundeskabinett entschieden, die Mehrwertsteuer auf Ferntickets auf sieben Prozent abzusenken. DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz ist sich sicher: „Attraktivere Preise werden mehr Nachfrage auslösen.“ (6) Rechnerisch wird das Absenken der Mehrwertsteuer zu einer Preisreduzierung von zehn Prozent führen. Der Bahnvorstand geht davon aus, fünf Millionen Fahrgäste mehr pro Jahr zu begrüßen. (7) Es bleibt abzuwarten, ob diese Rechnung aufgeht.

Dann wären da noch die Förderung des Aufbaus von öffentlichen E-Ladesäulen und die Erhöhung der Kaufprämie für PKW mit Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenantrieb, um 7 bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge bis 2030 auf die Straße zu bringen. (8)

---

(1) Quelle: „Wie viele Fahrgäste die Bahn durch das Klimapaket gewinnt“, plusminus, ARD, 27.11.2019, <https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/videos/bahnpreise-video-100.html>

(2) Quelle: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>, S. 142

(3) Quelle: ebd.

(4) Quelle: „Deutschlands beliebteste SUV“, Auto Motor Sport, 10.11.2019, <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/suv-neuzulassungen-deutschland-oktober-2019-daten-zahlen/>

(5) Quelle: „Klimaschutzprogramm 2030“, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>

(6) Quelle: Rede auf der Tagung des Klimakabinetts am 20. September 2019

(7) Quelle: „DB erklärt zum Klimapaket: Bahn gibt Senkung der Mehrwertsteuer im Fernverkehr 1:1 an Kunden weiter“, 16.10.2019, [https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/DB-erklaert-zum-Klimapaket-Bahn-gibt-Senkung-der-Mehrwertsteuer-im-Fernverkehr-1-1-an-Kunden-weiter-4527582](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-erklaert-zum-Klimapaket-Bahn-gibt-Senkung-der-Mehrwertsteuer-im-Fernverkehr-1-1-an-Kunden-weiter-4527582)

(8) Quelle: „Klimaschutzprogramm 2030“, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>

Da bleibt nur zu hoffen, dass die Milliarden-Steuergelder, die bisher versenkt wurden, zukünftig eine bessere Rendite erzeugen. Nach wie vor ist die Anzahl der Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen mit ca. 220.000 Stromern gering. (9)

Da verhält schnell der selbstinszenierte Applaus um die Elektromobilität. Und wie reagiert die Bundesregierung? Sie fokussiert sich auf eine Alternative, die bislang ein noch größeres Nischendasein fristet: Wasserstoffautos. Zum 1. Januar 2019 registrierte das Kraftfahrt-Bundesamt 392 dieser Fahrzeuge. (10) Für die Serienreife braucht es mehrere Millionen Euro Förderung. Keine Frage: Investition für Innovation ist wichtig!

*„Wir stehen weiterhin für eine wissenschaftlich fundierte, technologieoffene und effiziente Klimapolitik.“ (11)*

Das begrüße ich sehr. Doch hört endlich auf, verfügbare, technisch ausgereifte Alternativen zugunsten von Prestigeforschungsprojekten bewusst zu ignorieren – wie z. B. Biokraftstoffe. Insbesondere Biomethan aus Reststoffen und Stroh ist als Biokraftstoff für Verbrennungsmotoren mit CNG-Technologie derzeit die effizienteste klimaneutrale Lösung, die ökologisch, ökonomisch und technisch ihre Bewährungsprobe im Markt längst bestanden hat.

Am Verbrennungsmotor hängen in Deutschland unzählige Arbeitsplätze, doch dank der politisch verordneten E-Hysterie setzt die gesamte Automobilbranche nun alles auf „E“ und schlittert früher oder später in eine Katastrophe. Nicht zuletzt, weil sich inzwischen auch wichtige potenzielle ausländische Absatzmärkte, wie China, von der einseitigen E-Strategie abkehren.

Komme ich zum so genannten „Herzstück“ (12) des Klimaschutzprogrammes. Im Koalitionsvertrag heißt es: *„Unser Ziel ist ein CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem, das nach Möglichkeit global ausgerichtet ist, jedenfalls aber die G20-Staaten umfasst.“ (13)*

Glückwunsch! CO<sub>2</sub> hat nun in Deutschland einen Preis bekommen. Doch leider versteht niemand, was es heißt, ab 2021 fünfundzwanzig Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> zu bezahlen. Es ist kein Geheimnis, dass die Energiewende nicht zum Nulltarif zu haben ist, doch was sie jeden Einzelnen kostet, bleibt ganz bewusst unklar.

Die Bundesumweltministerin zeigt sich mit den Beschlüssen zufrieden. Allein auf weiter Flur. Stolz lässt sie verlauten: *„Mit dem Klimaschutzgesetz wird jedes Ministerium zum Klimaschutzministerium.“ (14)*

Doch schon wenige Wochen nach Beschlussverkündung wird klar: Das Ziehen an einem Strang ist pure Illusion. Vielmehr stellen sich die hauptverantwortlichen Bundesministerien gegenseitig die Beine. Das BMWi blockiert den Windstrom, indem es mit der Abstandsregelung für Windräder die Rahmenbedingungen erschwert. Auf der anderen Seite erwartet sich das BMU mehr Engagement von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier bei der Produktion erneuerbarer Energien, wie Biokraftstoffen oder Wasserstoff. Die Windbranche kann aktuell aufatmen. Die Pläne sind vorerst vom Tisch.

---

(9) Quelle: Bestand Elektro-PKW Deutschland zum 01.11.2019, VDA, <https://www.vda.de/de/themen/innovation-und-technik/elektromobilitaet/elektromobilitaet-in-deutschland.html>

(10) Quelle: „Fünf Gründe, warum Wasserstoffautos kaum gefragt sind“, SPIEGEL, 27.06.2019, <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/brennstoffzelle-deshalb-setzen-sich-wasserstoffautos-bisher-nicht-durch-a-1273042.html>

(11) Quelle: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode, S. 142

(12) Quelle: „Klimaschutzprogramm 2030“, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>

(13) Quelle: ebd, S. 142

(14) Quelle: „Herzstück des Klimaschutzpaketes verpflichtet alle relevanten Ressorts zur Treibhausgasminderung“, 15.11.2019, <https://www.bmu.de/pressemitteilung/bundestag-beschliesst-klimaschutzgesetz/>

Die Retourkutsche bleibt nicht aus. Das BMU muss die Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinien II (RED II), die einen Mindestanteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch von 27 Prozent bis 2030 vorsieht, in nationales Recht realisieren. BMWi und BMVI haben einen klaren Plan. Doch das BMU stellt sich tot und stoppt damit als federführendes Ministerium den gesamten Prozess.

Wir brauchen dringend frischen Wind, Kompetenz, Mut, Teamgeist und Siegeswille auf dem „politischen Spielfeld“ in Berlin. Vor allem dort, wo die GroKo bis jetzt erfolgreich versagt hat: bei der Energiewende und dem Klimaschutz. Von einer Koalition aus zögernder Union und sterbender SPD ist nichts mehr zu erwarten.

Das Bundesumweltministerium ist schon lange nicht mehr der Treiber, sondern der oberste ideologische Blockierer einer funktionierenden Energiewende geworden. So gewinnt man kein Spiel, liebe Svenja Schulze. Und wenn der Erfolg dauerhaft ausbleibt und der Abstieg droht, dann wird in der Regel der Trainer gefeuert, liebe Angela Merkel!

**Ihr Claus Sauter**

**Gründer & Vorstandsvorsitzender VERBIO Vereinigte BioEnergieAG  
und BioEnergie-Experte**

---

## Pressekontakt

### **VERBIO Vereinigte BioEnergie AG**

Ulrike Kurze  
Marketing/PR  
Ritterstraße 23 (Oelßner's Hof)  
04109 Leipzig  
Tel.: +49 176 13085404  
Fax: +49 341 308530-999  
E-Mail: [ulrike.kurze@verbio.de](mailto:ulrike.kurze@verbio.de)

Constanze Reinsberg  
WeichertMehner Unternehmensberatung für  
Kommunikation GmbH & Co. KG  
An der Dreikönigskirche 5  
01097 Dresden  
Tel.: +49 351 50140-205  
Fax: +49 351 50140-209  
E-Mail: [verbio@weichertmehner.com](mailto:verbio@weichertmehner.com)