

Interview: "Atomenergie ist von gestern - wie die Union"

Interview mit sueddeutsche.de, 27. Juni 2008

sueddeutsche.de: Frau Höhn, im März 1998 haben die Grünen beschlossen, der Benzinpreis soll innerhalb von zehn Jahren auf fünf Mark klettern. Heute sind sie mit gut 1,50 Euro schon ziemlich weit gekommen. Eine Genugtuung?

Bärbel Höhn: Der Beschluss hat uns in der Wahlauseinandersetzung damals sehr geschadet. Heute zeigt sich, wir hatten offenbar eine hellseherische Gabe.

sueddeutsche.de: Jetzt müssten Sie doch eigentlich frohlocken.

Höhn: Nein. Wir wollten mit einem berechenbaren Anstieg der Energiepreise dafür sorgen, dass die Menschen Strom sparen und auf spritsparende Autos umsteigen. Das Problem ist jetzt, dass die Energiepreise in einem dramatischen Tempo ansteigen. So schnell können die Verbraucher aber gar nicht auf den Preisschock reagieren. Wenn wir die vergangenen zehn Jahre besser genutzt hätten, dann wären die Verbraucher heute nicht in dieser Kostenfalle.

sueddeutsche.de: Für den Umweltschutz ist es doch trotzdem gut.

Höhn: Ich habe immer gesagt, Umweltpolitik und Sozialpolitik gehören zusammen. Natürlich versuchen die Menschen, jetzt Sprit zu sparen: In den ersten drei Monaten dieses Jahres sind 20 Millionen mehr Bahntickets verkauft worden als früher. Ich stehe manchmal schon im Fahrradstau, wenn ich hier zum Reichstag fahre. Die Verbraucher stellen sich um.

sueddeutsche.de: Dann ist doch alles gut.

Höhn: Nein. Mir wäre es lieber gewesen, wir müssten uns nicht in so kurzer Zeit umstellen. Das führt zu echten sozialen Verwerfungen. Es gibt einfach Leute, die sind auf das Auto angewiesen. Die können nicht alle ohne weiteres auf den Nahverkehr umsteigen. Der ist in den letzten Jahren ja erheblich ausgedünnt worden. Ich will auch nicht, dass im nächsten harten Winter die Leute richtig frieren müssen. Die hohen Energiepreise sind für viele eine große Härte.

sueddeutsche.de: War das eine Werbung für die Pendlerpauschale?

Höhn: Wir könnten gut mit einer Pendlerpauschale leben, allerdings nicht in der jetzigen Form, wenn erst ab Kilometer 20 gezahlt wird. Und auch nicht in dieser Höhe.

sueddeutsche.de: Wie soll sie aussehen?

Höhn: Sie sollte ab dem ersten Kilometer gezahlt werden. Aber das Gesamtvolumen der Ausgaben für die Pauschale sollte sich nicht erhöhen.

sueddeutsche.de: Also fünf, zehn, 20 Cent?

Höhn: Man käme dann auf die Hälfte des jetzigen Satzes. Das wären dann 15 Cent für alle Pendler ab dem ersten Kilometer. Bevor die Pendler unterm Strich mehr Geld bekommen als heute, wie es die CSU will, sollten lieber mehr Geld in den Nahverkehr investiert werden, damit die Menschen eine Alternative zum Auto haben.

sueddeutsche.de: Warum nicht einfach die Spritsteuer senken?

Höhn: Das hat keinen dauerhaften Effekt. Jeder Cent, den der Staat weniger nimmt, den schlagen die Mineralölunternehmen wieder drauf. Das hat man doch gesehen. Der große Ölgipfel hat für eine Woche die Preise gedämpft und jetzt kostet Öl mehr als vorher.

sueddeutsche.de: Die Bürger erwarten, dass die Politik etwas unternimmt. Sind Ihnen die Hände gebunden?

Höhn: Ich würde sagen, Politik und Bürger sind gefragt. Im Verkehr müssen Bus und Bahn, aber auch Instrumente wie Car-Sharing und Mitfahrgelegenheiten ausgebaut werden. Wir müssen die Steuerbefreiung für Bio-Diesel wieder einführen. Das war ein Riesenfehler, dass die Bundesregierung die zurückgenommen hat. Viele hatten sich ja schon auf die alternativen Treibstoffe eingestellt. Wenn wir nichts tun, bekommen wir ein großes gesellschaftliches Problem. Schauen Sie nach Spanien, da gab es Massen-Proteste der LKW-Fahrer. Das ist vielleicht nur der Anfang.

sueddeutsche.de: Haben Sie eigentlich Ihren Rapsöl-Diesel noch?

Höhn: Den hatte ich als Wahlkampf-Auto. Privat sind wir auf ein emissionsarmes Gasauto umgestiegen und fahren jetzt zum halben Preis. So ein Auto kostet zwar gut 2500 Euro mehr. Aber das rentiert sich.

sueddeutsche.de: Seinen Dienstwagen darf man nicht ohne weiteres umrüsten?

Höhn: Darum wollen wir Dienstwagen steuerlich nur noch bis zu einem Kohlendioxid-Ausstoß von 140 Gramm pro Kilometer begünstigen. Das würde die Dienstwagenflotte sauberer machen und dem Staat Mehreinnahmen von 2,5 Milliarden Euro bringen.

sueddeutsche.de: Eine andere Baustelle sind die immer weiter steigenden Heizkosten. Es gibt da das Gebäudesanierungsprogramm der Bundesregierung, in dem zinsverbilligte Kredite vergeben werden. Dennoch bleibt die Frage: Warum sollte ein Vermieter Geld in bessere Dämmung investieren, wenn er nichts davon hat? Er zahlt die Heizkosten am Ende ja nicht.

Höhn: Das ist richtig. Es gibt keinen echten Anreiz für Vermieter, die Energiekosten zu senken. Dabei liegen hier die größten Effizienzreserven. Das Ziel muss sein, dass von einer Sanierung Vermieter und Mieter gleichermaßen profitieren. Ich stelle mir das so vor: 20 Prozent des gesparten Geldes gehen an den Vermieter, 20 Prozent an den Mieter und mit den verbleibenden 60 Prozent wird die Investition bezahlt

sueddeutsche.de: In Japan gibt es das so genannte Top-Runner-Modell. Das stromsparendste Elektroprodukt wird zum Vorbild erklärt, an dem sich alle anderen messen lassen müssen. Das Modell hat dort sehr zu einem niedrigeren Stromverbrauch beigetragen. Warum gibt es das in Deutschland noch nicht?

Höhn: Ich verstehe das auch nicht. Da müssten Sie den Umweltminister fragen, warum er es noch nicht umgesetzt hat. Zumal die Japaner damit viele Arbeitsplätze schaffen. Sie stellen Produkte her, die alle

anderen in der Welt vermehrt nachfragen.

sueddeutsche.de: Die Lösung der Union für die Energiekrise heißt Kernkraft. Die sei sauber und produziere billigen Strom. Ist doch verführerisch, oder?

Höhn: Überhaupt nicht. Atomenergie ist von gestern, genauso wie die Union. Die Zukunft gehört den erneuerbaren Energien. Atomkraftwerke sind gefährlich, das Problem des Strahlenmülls ist ungelöst und für den Verbraucher wird der Strom durch Atomkraftwerke keinen Cent billiger. Auch für den Klimaschutz spielt Atomkraft keine Rolle: Atomkraftwerke tragen nur zweieinhalb Prozent zur weltweit genutzten Energie bei. Selbst wenn sie so klimafreundlich wären, wie die Union tut, wäre ihr Beitrag zur CO₂-Reduktion sehr gering.

» Atomkraftwerke sind große Wolkenerzeugungsmaschinen «

sueddeutsche.de: Sie sagen "selbst wenn". Die Atomindustrie geht fest davon aus, dass ihre AKWs nahezu CO₂-frei arbeiten.

Höhn: Atomkraftwerke sind große Wolkenerzeugungsmaschinen. Sie produzieren viel Wärme, die ungenutzt in die Luft abgelassen wird. Anders geht es auch nicht. Für die Fernwärmenutzung müssten die Atomkraftwerke in der Stadt gebaut sein. Aber das will kein Mensch. Darum heizen die Leute zu Hause mit Gas und Öl. Das eingerechnet wären kleine Blockheizkraftwerke, bei denen Strom und Wärme genutzt werden, für den gleichen CO₂-Ausstoß verantwortlich wie ein Atomkraftwerk samt notwendiger Wärmeerzeugung. Also: Auch Atomkraftwerke erzeugen ein CO₂-Problem.

sueddeutsche.de: Dennoch verstehen viele nicht wie das gehen soll, wenn die Grünen beim Atomausstieg bleiben und zugleich neue Kohlekraftwerke verhindern wollen. Die Union spricht von der Stromlücke, die so schnell nicht mit Erneuerbaren zu füllen sei.

Höhn: Keine Sorge, das geht. Wir produzieren ja jetzt schon mehr Strom, als wir brauchen. Von den deutschen Atomkraftwerken waren in jüngster Zeit zum Teil sieben nicht am Netz und nirgends hat auch nur eine Lampe geackert. Außerdem wird der Anteil der erneuerbaren Energien weiter steigen. Wir liegen jetzt bei 15 Prozent und haben die Atomkraft fast eingeholt. Ursprünglich war der Plan, bis 2010 auf einen Anteil von 12,5 Prozent zu kommen.

» Die Leute werden auf den Nahverkehr umsteigen, aufs Fahrrad, werden mehr Energiesparleuchten eindrehen und im Winter die Heizung etwas runterfahren. «

sueddeutsche.de: Da kommen Ihnen doch die hohen Energiepreise zugute.

Höhn: Sicher. Je höher die Preise für konventionelle Energien, desto konkurrenzfähiger sind die Erneuerbaren. Es wird bald so sein, dass die ersten Windparks aus der Förderung durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz entlassen werden können. Und in einigen Jahren wird Sonnenstrom vom Dach für die Verbraucher günstiger sein als Strom aus der Steckdose.

sueddeutsche.de: Aber dafür müssen erst die Preise weiter steigen. Viele Verbraucher würden lieber ein oder zwei große Kraftwerke zusätzlich bauen, wenn sie dafür mehr in der Tasche haben.

Höhn: Dass die Preise so hoch sind, liegt doch auch an der Monopolstruktur auf dem deutschen

Energiemarkt. Wir brauchen dezentrale Versorgungssysteme mit Windkraft, mit Solarenergie, mit hocheffizienten Blockheizkraftwerken. Nur damit lassen sich diese Strukturen der Energiekonzerne mit ihren Großkraftwerken brechen. Wenn dann ein echter Wettbewerb auf dem Markt herrscht, dann werden die Preise zumindest wieder fair sein.

sueddeutsche.de: Das müsste doch ganz im Sinne der Klimakanzlerin Angela Merkel sein.

Höhn: So wie sie redet vielleicht. Aber die Bundesregierung macht viel zu wenig, um das Ziel von 40 Prozent weniger Treibhausgasen bis 2020 zu erreichen. Wir haben ein Gutachten in Auftrag gegeben, wonach das Ziel nach heutigem Stand um die Hälfte verfehlt wird. Die Politik der Bundesregierung wirkt nicht. Was wirken wird, ist der hohe Ölpreis. Darum wird es einen Schub in der Energieeffizienz geben. Die Leute werden auf den Nahverkehr umsteigen, aufs Fahrrad, werden mehr Energiesparleuchten eindrehen und im Winter die Heizung etwas runterfahren.

sueddeutsche.de: Da sind wir wieder beim Anfang: Hohe Energiepreise sind gut für den Umweltschutz.

Höhn: Das Problem ist: Der Preisanstieg geht zu schnell, um die notwendige Umstellung auf erneuerbare Energien und Energiesparen sozial gut abfedern zu können. Da ist die Politik in der Verantwortung.

Interview: Thorsten Denkler

Quelle: <http://www.baerbel-hoehn.de/?id=240654>

© Bärbel Höhn MdB 2017
