



Frau Reiche und die Kunst der faktenbasierten Desinformation

Am Sonntag, den 26.04.2026, tat ich mir wieder etwas an. Ich hatte mir ja schon vor der Bundestagswahl die Krönungsrede von Frau Weidel auf dem Parteitag der AfD angetan - gemäß dem Motto von Hannah Arendt: „Dahin denken, wo es wehtut!“

Ähnlich wie bei Frau Weidel tut es weh, wenn man Katherina Reiche zuhört. Beide sind vom selben Schlag, nur kommt Frau Reiche nicht so plump und brachial daher. Rhetorisch tun sie sich nichts.

Mein Gefühl sagte mir, mir die Sendung „Berlin Direkt“ anzuschauen, in der Wolf Schmiese Frau Reiche interviewte. Es hat sich gelohnt, denn es zeigte a) einen erhellenden Einblick, wie Frau Reiche Fakten nutzt, um zu desinformieren, und b) wie die fossile Lobby nach Merkel Lobbyisten im Wirtschaftsministerium auf höchster Ebene platzierte, um aufbauende Entscheidungen und Gesetze zu implementieren, die die eigenen Profite absichern, während die Menschheit auf der Erde dem selbstproduzierten Klimawandel entgegenrast.

Im politischen Geschäft nennt man das Zwangspunkte setzen. Die gängigsten Zwangspunkte werden wie folgt erstellt:

- „Wir planen das jetzt seit 30 Jahren, was das für Geld gekostet hat ...“
- Berechnungen, die auf zweifelhaften Daten beruhen und technologischen Fortschritt, Spar- und Synergieeffekte völlig ignorieren.
- Investitionen, die schon getätigt wurden und somit verloren wären. Der falsche Weg wird deshalb konsequent weiterverfolgt.

Was also hatte Reiche gesagt?

Hier der transkribierte Text:

„Hohe Energiepreise, hohe Sozialabgaben, ein sehr regulierter Arbeitsmarkt, all das belastet unseren Standort. Und deswegen müssen die Reformen kommen, sie müssen jetzt kommen. Das erwarten übrigens auch die Bürgerinnen und Bürger. Streit in der Sache ist gut, aber die Lösungen müssen kommen. Auf die Energiepreise geschaut. Erneuerbare Energien werden den Hauptteil unserer Stromversorgung bedecken. Das ist auch gut so. Fakt ist aber, vom **Gesamtenergieverbrauch unseres Landes kommen nur 20% derzeit aus den erneuerbaren Energien.**

Und dafür haben wir 30 Jahre gebraucht und hunderte Milliarden Euro ausgegeben. Was zeigt uns das? Dass die Transformation Zeit dauert und dass wir diese Transformation kosteneffizienter machen müssen. Und das ist mein Ziel, die Energiewende so kosteneffizient wie möglich zu gestalten.“

Nun müssen wir diese Aussage einer intensiven Prüfung unterziehen. Die Aussage an sich ist richtig, aber die Gründe dafür sind politisch gewollt, vor allem von CDU, CSU und FDP sowie der fossilen Lobby.



Das lässt sich auch nachweisen, wenn wir uns die Zahlen aus Europa vor Augen führen. So erklärt das Statistische Bundesamt Folgendes:

„2024 wurden in der Europäischen Union 25,2 % des Bruttoendenergieverbrauchs aus erneuerbaren Energien gedeckt. 2010 lag der Anteil noch bei 14,4 %. In allen EU-Staaten stieg der Anteil in den vergangenen Jahren. Den EU-weit höchsten Anteil erneuerbarer Energien am Bruttoendenergieverbrauch verzeichnete 2024 Schweden (62,8 %). Es folgten Finnland (52,1 %) und Dänemark (46,5 %). In Deutschland erhöhte sich der Anteil zwischen 2010 und 2024 von 11,7 % auf 22,5 %.“

Das angebliche Hochtechnologieland, das Land das auf Exporte angewiesen ist, auf innovative zukunftsorientierte Produkte, die auf pro Kopf umgerechnet, knapp hinter den USA und weit vor China rangierende zweitgrößte Volkswirtschaft. Liegt weit abgeschlagen hinter Schweden, Finnland und Dänemark.

Nun das ist auch keine Wunder! Wir hatten, nachdem wir die Umweltgesetzgebung tatsächlich ernst nehmen mussten und uns auch international dem 1,5° Ziel verpflichtet hatten, hatte die Bundesregierung 2019 im (Bundes-Klimaschutzgesetz – KSG) Jahresemissionsmengen für verschiedene Sektoren wie Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft festgelegt.

Nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts wurde das Gesetz 2021 nachgeschärft, was die Ziele für die Sektoren weiter konkretisierte und das Gesamtziel der Klimaneutralität auf 2045 vorzog.

Also jeder Sektor war verpflichtet seine Klimaziele zu erreichen. Das stellte in der Ampelkoalition dann einige Ministerien vor gravierende Probleme, ökologische und vor allem ideologische. Wir können uns schon vorstellen welche. Richtig, es waren Herr Wissing (FDP) im Verkehrsministerium und Frau Geywitz (SPD) Wohnungsbauministerium. Das können wir sehr schön in der Graphik des Bundesumwelt sehen.

Als Wirtschaftsminister war Robert Habeck gesetzlich aufgefordert, das Gebäudeenergiegesetz, das die letzte Merkel-Regierung aus CDU/CSU und SPD beschlossen hatte, zu prüfen. Bereits während des Gesetzgebungsverfahrens blockierte die FDP die Verabschiedung des Gesetzes, doch am 8. September 2023 war es schließlich soweit.

Nun begann die Hetze gegen das GEG, das daraufhin als „Habecks Heizungsgesetz“ diffamiert wurde. Doch vor allem die Sektorziele der einzelnen Ressorts wurden kritisiert. Frau Geywitz stand unter Druck, den Bausektor zu stimulieren, um die Wohnungsnot zu lindern. Der Bundesverkehrsminister Wissing wandte sich aus reinen ideologischen Gründen gegen jede Form des Tempolimits und der Elektrifizierung der Automobilindustrie



Im Jahr 2024 legte die FDP dann richtig los: Obwohl sie dem Heizungsgesetz selbst zugestimmt hatten, wurde das gesamte Thema Klimaschutz und Verantwortung im Verkehrssektor unter Beschuss genommen.

Der „Erfolg“ war, dass die Sektorziele aufgegeben wurden und alles miteinander verrechnet wird. Somit konnten sich der Verkehrssektor und der Gebäudesektor ausruhen und nichts tun.

Im Juli 2024 trat eine weitere Reform in Kraft. Dabei wurden die spezifischen jährlichen Höchstmengen für einzelne Sektoren abgeschafft und durch eine sektorübergreifende Gesamtrechnung ersetzt.

CDU/CSU/AfD/FDP traten nun zusammen mit der reaktionären Presse – von NIUS über BILD bis zur gesamten Springerpresse – gegen jede ökologische und ökonomische Vernunft an. Ob Wärmepumpe oder E-Auto, alles wurde zum Teufelswerk erklärt.

Genau auf dieser Basis konnte unsere „Wirtschaftsministerin“ dann für die Profitsicherung ihrer Auftraggeber aufbauen – mit einer CDU/CSU, die von den Auswirkungen des anthropogenen Klimawandels auf Wirtschaft, Landwirtschaft und Bevölkerung keine Ahnung hat.

Wohnungssektor, Bau und Heizung

Betrachtet man den Gebäudesektor, so liegt der Anteil der CO₂-Emissionen inklusive Bauwirtschaft bei ca. 30 %. Der Großteil dieser Emissionen entfällt auf Heizung und Warmwassererzeugung.

Die sogenannte graue Energie, also die Produktion von Baustoffen, macht nach Angaben der Bauwirtschaft 8 % der deutschen CO₂-Emissionen aus. Die direkten CO₂-Emissionen der Unternehmen des Baugewerbes lagen 2023 bei 1,1 %.

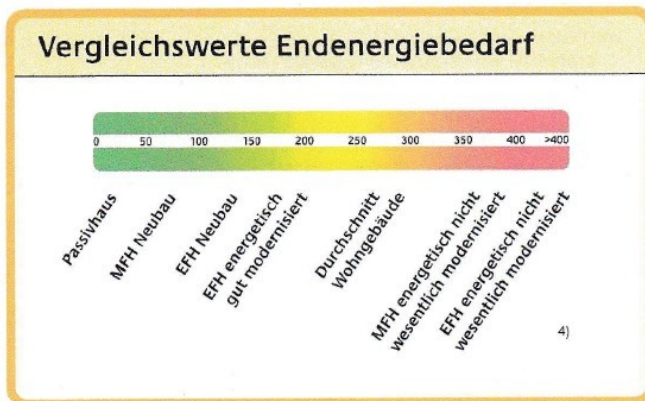
Es ist daher keine Überraschung, dass der Gebäudesektor bei seinen CO₂-Emissionen stabil bleibt, wenn bei Heizung und Warmwasser nichts passiert, also beispielsweise die Wärmepumpe verteufelt wird.

Die Interessenlage ist klar. Die Belastung durch Heizungs- und Warmwasserkosten betrifft den Vermieter nicht. Anders als beim Strom haben Mieter:innen keine Wahlmöglichkeiten und die Politik steht, anders als bei den Treibstoffkosten von PKWs oder LKWs, nicht unter Druck.

Mieter:innen haben eben keine Lobby. Doch gerade im Wohnungsbau wäre der Einspareffekt enorm und würde sich signifikant auf die Reduzierung des Bruttoenergieverbrauchs auswirken. Ich wohne mit meiner Frau selbst in einem Sozialbau der Wohnstadt Hessen. Dort wurde schon frühzeitig in die Dämmung und Isolierung des Hochhauses investiert. Dafür zahlen wir pro Monat einen Wertverbesserungszuschlag von 56,94 Euro. Unser Energieverbrauch liegt bei 49,79 kWh im Jahr 2024. Der bis 2024



gültige Energieausweis weist für das Haus einen Verbrauch von 88,0 kWh/m² und einen Primärenergiebedarf der Kategorie „Gesamtenergieeffizienz“ aus, was dem eines Neubaus eines Mehrfamilienhauses entspricht.



Das Haus in dem wir wohnen ist 1969 gebaut worden. Das entspricht der Kategorie C auf einer Skala von A+ bis H.

Doch durchschnittlich werden in Mehrfamilienhäusern 130 bis 140 kWh pro Quadratmeter verbraucht in unsanierten Altbauten liegt der Verbrauch über 200 kWh. Es ist interessant sich mal bei den Maklern die Aushänge anzuschauen. Einfamilienhäuser mit 250 kWh

Energieverbrauch sind da nicht unüblich. Welche Einsparpotenziale auf der einen Seite und welche finanziellen Risiken für Mieter:innen und Eigenheimbesitzer entstehen, darüber schweigt Frau Reiche.

Die Nassauische Heimstätte Wohnstadt hat ein Mehrfamilien Baujahr 1957 saniert. Vor der Sanierung lag der Energieverbrauch bei 160 – 200 kWh. Nach der Sanierung liegt das Haus bei der Energieeffizienz bei A. Das senkt ja nicht nur den CO₂ Ausstoß um zwei Drittel, sondern eben auch die Kosten der Mieter:innen.



Warm wohnen, weniger Heizkosten zahlen

Praxisbeispiel: Wie eine Modernisierung
Ihren Energieverbrauch senkt

Mit gezielten Modernisierungsmaßnahmen helfen wir unseren Mieter:innen dabei, ihre Energiekosten zu senken. Gleichzeitig schonen wir das Klima und steigern spürbar die Wohnqualität.

ABKEHR VON FOSSILEN BRENNSTOFFEN

Bei unseren Vollmodernisierungen bringen wir üblicherweise die Elektrik auf den neuesten Stand, erneuern alte Wasserleitungen, dämmen die Gebäudehülle und ersetzen veraltete Heizungsanlagen durch moderne Heiztechnik, wie zum Beispiel Wärmepumpen. Sie erzeugen Wärme – anders als Gasheizungen – nahezu klimaneutral und besonders effizient.

AUFSTIEG IN DER ENERGIEEFFIZIENZ: VON F AUF SPARSAMES A

In Wiesbaden wurde das Wohngebäude Diltheystraße 12-18 aus dem Baujahr 1957 modernisiert. Das Ergebnis: Der Energieeffizienzstandard verbesserte sich von Klasse F auf A.

Während Gebäude der Klasse F einen hohen Energieverbrauch von 160-200 kWh/m² aufweisen, liegt dieser bei Klasse A bei nur 30-50 kWh/m². **Dieses ältere Wohngebäude entspricht jetzt wärmetechnisch einem Neubau** und erhielt einen neuen Energieausweis.

„Im Vergleich zu vorher sinkt der Endenergieverbrauch um mindestens zwei Drittel. Die Wohnungen sind deutlich wärmer und

die laufenden Kosten gehen spürbar zurück“, erklärt Gökhan Toprak, Servicecenterleiter Wiesbaden.



Gökhan Toprak,
Servicecenterleiter Wiesbaden:
„Im Vergleich zu vorher sinkt der
Energieverbrauch um mindestens
zwei Drittel.“

Schaubild 1: mittendrin das Mietermagazin 01/2026

Das würde natürlich auch die Profite der fossilen Wirtschaft entsprechend senken, weshalb Frau Reiche auch hier wenig Interesse zeigt als Wirtschaftsministerin da aktiv zu werden.

Verkehrssektor

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von CO₂-Emissionen, bietet aber auch erhebliche Potenziale zur Einsparung von Kraftstoffen, Kosten und Treibhausgasen. Im Fokus stehen dabei insbesondere zwei Maßnahmen: die Elektrifizierung des Verkehrs und die Einführung bzw. Verschärfung von Tempolimits. Diese beiden Ansätze wirken auf unterschiedliche Weise, ergänzen sich in ihrer Gesamtwirkung jedoch.

Doch weder Wirtschaftsministerin Katherina Reiche noch Verkehrsminister Patrick Schnieder wollen etwas daran ändern. Dabei liegen, wie auch im Bausektor, hier große Einsparpotenziale.

Die Elektrifizierung des Verkehrs, insbesondere durch den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf batterieelektrische Fahrzeuge, ist einer der wirkungsvollsten



Hebel, um den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Elektrofahrzeuge sind deutlich effizienter als Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotoren, da sie einen höheren Anteil der eingesetzten Energie tatsächlich in Bewegung umwandeln. Während bei Verbrennungsmotoren ein großer Teil der Energie als Wärme verloren geht, nutzen Elektromotoren die Energie wesentlich direkter. Dies führt nicht nur zu einer Reduktion des Energieverbrauchs, sondern auch zu geringeren Betriebskosten. Strom ist – insbesondere bei steigender Nutzung erneuerbarer Energien – häufig günstiger und preisstabiler als fossile Kraftstoffe. Für Verbraucher bedeutet dies langfristig niedrigere Ausgaben für Mobilität.

Zusätzlich entfallen bei Elektrofahrzeugen viele wartungsintensive Komponenten wie Auspuffanlagen oder komplexe Getriebesysteme, wodurch sich die laufenden Kosten weiter reduzieren. Auf gesamtwirtschaftlicher Ebene ergeben sich durch die geringere Abhängigkeit von importierten fossilen Energieträgern erhebliche Einsparungen. Gleichzeitig sinken die CO₂-Emissionen signifikant, insbesondere, wenn der Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Die Elektrifizierung trägt somit nicht nur zur Klimaneutralität bei, sondern stärkt auch die wirtschaftliche Resilienz.

Ein weiterer zentraler Ansatz zur Einsparung von Kraftstoffen ist die Einführung von Tempolimits. Höhere Geschwindigkeiten führen überproportional zu einem steigenden Kraftstoffverbrauch, da der Luftwiderstand exponentiell zunimmt.

Ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h innerorts (100/80/30) bietet erhebliche Einsparpotenziale bei Treibstoff, CO₂-Emissionen und Kosten. Laut Berechnungen, die auf Daten des **Umweltbundesamtes** (UBA) basieren, sind folgende Einsparungen pro Jahr möglich:

1. Treibstoff- und CO₂-Einsparung

- **CO₂-Einsparung:** Ein umfassendes Tempolimit (100/80/30) kann jährlich etwa **11,1 Millionen Tonnen** CO_2 einsparen.
- **Treibstoffersparnis:** Dies entspricht einer Reduktion des Kraftstoffverbrauchs um mehrere Milliarden Liter pro Jahr, wobei Schätzungen von einer Verringerung des bundesweiten Kraftstoffverbrauchs um **2,2 bis 7,6 Prozent** ausgehen.
- **Aufteilung:** Auf Tempo 100 auf Autobahnen entfallen ca. 6,7 Mio. Tonnen CO_2 , während die Ergänzung durch 80 km/h außerorts und 30 km/h innerorts weitere 4,4 Mio. Tonnen CO_2 einspart.

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/neue-berechnung-der-deutschen-umwelthilfe-belegt-klimaschutzwirkung-von-tempolimit-1008030-viel-g/>



<https://wwf-jugend.de/tempolimit-das-bringt-es-fuer-den-klimaschutz/>

Neben den ökologischen Vorteilen ergeben sich auch ökonomische Effekte. Ein geringerer Kraftstoffverbrauch bedeutet direkte Kosteneinsparungen für Fahrzeughalter. Zudem können durch reduzierte Geschwindigkeiten die Unfallzahlen und die damit verbundenen Kosten gesenkt werden. Auch der Verkehrsfluss kann sich verbessern, was zu zusätzlichen Effizienzgewinnen führt.

2. Kosteneinsparungen (für Autofahrer)

- **Gesamteinsparung:** Eine **Greenpeace-Berechnung** zeigt, dass Autofahrer durch 100/80/30 jährlich um bis zu **9,5 Milliarden Euro** an Tankkosten entlastet werden könnten.
- **Einsparung pro Haushalt:** Ein durchschnittlicher Haushalt könnte bei diesem Tempolimit im Schnitt etwa **239 Euro pro Jahr** an Spritkosten einsparen.
- **Vorteil für Dieselfahrer:** Pendler mit Diesel-Fahrzeugen profitieren besonders und können bis zu 331 Euro jährlich einsparen.

<https://www.greenpeace.de/klimaschutz/mobilitaet/tempolimit-sinnvoll>

Die Kombination aus Elektrifizierung und Tempolimits entfaltet eine besonders starke Wirkung. Während die Elektrifizierung den Energieverbrauch und die Emissionen strukturell reduziert, sorgt ein Tempolimit kurzfristig für eine Einsparung im bestehenden Fahrzeugbestand. Dies ist besonders relevant, da der vollständige Umstieg auf Elektromobilität Zeit benötigt.

3. Weitere Vorteile

- **Verkehrssicherheit:** Ein Tempolimit reduziert die Unfallschwere. Besonders auf Landstraßen wird durch Tempo 80 die Unfallgefahr durch die geringere Wucht bei Aufprällen deutlich gesenkt.
- **Umwelt/Lärm:** Zusätzlich zur CO_2 -Reduktion sinken Stickoxidemissionen (nahezu 50 % Reduktion bei 100 statt 130 km/h) und der Verkehrslärm wird verringert. [1, 2, 3]

<https://www1.wdr.de/nachrichten/landstrassen-tempolimit-verkehrssicherheitskonferenz-100.html>

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Verkehrssektor erhebliche Sparpotenziale bestehen. Durch eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs können finanzielle Mittel eingespart und die CO_2 -Emissionen deutlich gesenkt werden. Die Elektrifizierung des Verkehrs bietet langfristige strukturelle Vorteile, während Tempolimits kurzfristig wirksame Einsparungen ermöglichen. Beide Maßnahmen sind daher zentrale Bausteine für eine nachhaltige, wirtschaftlich effiziente und verkehrssichere Verkehrspolitik.



Fazit:

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, den CO₂-Ausstoß zu senken – sei es im Wohnungs- und Bausektor oder im Verkehrssektor. All diese Hebel werden jedoch unter den Begriffen „Technologieoffenheit“ oder „Freiheit“ abgelehnt. Doch diese Begriffe gelten nur für die fossile Industrie, was ein Widerspruch ist. Wenn Vermieter Gas- und Ölheizungen weiter betreiben und sogar neue einbauen lassen können, ist das die Freiheit der Vermieter mit unkalkulierbaren Risiken für die Mieter.

Man kann versuchen, das E-Auto zu diffamieren und durch Propagandaterminologie wie „hocheffiziente Verbrenner“ das Unvermeidliche hinauszuschieben, wodurch der Zusammenbruch der deutschen Automobilindustrie jedoch nur forciert wird. China ist der nächste Dominator in der Automobilität. Deutschland wird, wenn es Glück hat, ein Randdasein führen. Technologie für das Museum.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/erneuerbare-energien-in-zahlen#berblick>

https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/Ausbau_ErneuerbareEnergien.html

<https://www.statistikportal.de/de/nachhaltigkeit/ergebnisse/ziel-7-bezahlbare-und-saubere-energie/anteil-erneuerbarer-energien-am>

<https://de.statista.com/infografik/24926/anteil-erneuerbarer-energien-am-energie-und-stromverbrauch-in-deutschland/>

https://www.zdf.de/play/magazine/berlin-direkt-104/berlin-direkt-vom-26-april-2026-100?at_medium=StreamingGuide&at_campaign=Gracernote