

So räumt Merz das grüne Vermächtnis ab



Von **Nikolaus Doll**
Ressort Politik

Veröffentlicht am 11.12.2025 | Lesedauer: 7 Minuten



Schwarz-rotes Bild der Einigkeit (v. l.): Arbeitsministerin Bärbel Bas (SPD), CSU-Chef Markus Söder (CSU), Kanzler Friedrich Merz (CDU) und Finanzminister Lars Klingbeil (SPD)

Quelle: Michael Kappeler/dpa

Union und SPD wollen dafür sorgen, dass die Milliarden-Schulden zum Ausbau der Infrastruktur schnell verbaut werden können. Dazu kippen sie Standards, die vor allem auf die Grünen zurückgehen. Habecks Heizungsgesetz soll „abgeschafft“ werden.

Bundeskanzler Friedrich Merz (CDU) und die Vorsitzenden von SPD sowie CSU geben sich an diesem Morgen alle Mühe, nach den nächtlichen Sitzungen des Koalitionsausschusses die ernststen Krisen des Regierungsbündnisses in den vergangenen Wochen vergessen zu machen.

Der heftige Streit über die Rente: „Was die Besetzung der Rentenkommission angeht, sind wir auf dem Weg“, sagt Sozialministerin und Co-SPD-Chefin Bärbel Bas lapidar. Die jüngsten Einsprüche von Unionsministern gegen Bas' Plan zur Bürgergeld-Reform: Es sei in Ordnung, dass es noch Rückfragen gebe, so die Ministerin. „Aber das werden wir klären, da bin ich mir ganz sicher.“ Und CSU-Chef Markus Söder stellt fest: „Wir liefern eigentlich am laufenden Band.“ Und: „Diese Koalition ist viel besser als ihr Ruf.“

Zweifellos sind die Koalitionsausschüsse unter der Kanzlerschaft von Merz nicht dramatische Treffen der Parteispitzen, bei denen die Fetzen fliegen oder endlos zähgerungen wird, wie man es aus den Zeiten der Ampel-Koalition oder der großen Koalitionen unter Angela Merkel (CDU) kannte. Es sind Arbeitstreffen. Und geliefert – um im Duktus des CSU-Vorsitzenden zu bleiben – wurde diesmal ein Bau-Turbo für Straßen, Schienen, Wasserwege und Brücken. Denn die Milliarden aus dem sogenannten Sondervermögen Infrastruktur, dem beschlossenen Schuldentopf, richten allein wenig aus – sie müssen, um den Verfall aufzuhalten, so schnell es geht verbaut werden.

Laut dem „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“, auf das sich die Koalitionsspitzen verständigt haben, sollen „alle wichtigen Infrastrukturvorhaben schneller“ umgesetzt werden. Beim Naturschutz werden dafür Abstriche gemacht. „Naturschutz bleibt wichtig, aber er kann jetzt nicht mehr durch endlose Verfahren dringend notwendige Maßnahmen blockieren“, fasst Merz den Beschluss zusammen.

Und CSU-Chef Söder spottet, dass bislang bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken „jede Maus und jeder Lurch“ zu „jahrelangen Verzögerungen geführt“ hätten. Aber damit sei durch den Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Strecken bis zu 60 Kilometer Länge nun Schluss. Prompt gehen die Grünen und Umweltschutzverbände auf die Barrikaden.

Das Bild vom Lurch und anderen Tieren, deren Schutzbedürftigkeit den Ausbau von Straßen und Schienen blockiere, gehört seit Jahren zum festen Attacken-Repertoire der Union – vor allem bei internen Veranstaltungen oder Parteievents, wenn es gegen die Grünen geht. Nun kann Söder es nach dem Koalitionsausschuss bemühen – und die SPD-Vorsitzenden Bas und Lars Klingbeil nehmen es kommentarlos und mit unbewegter Miene hin.

Das, was die Union nun abräumt, gehört zum Nachlass der Ampel-Regierung, vor allem aber geht es um Standards, die maßgeblich die Grünen hochgehalten hatten. Was mit dem Heizungsgesetz beginnt, setzt sich in fast allen Kernfeldern der Grünen fort: Das Bürgergeld soll härter, das Lieferkettengesetz schlanker, Umweltprüfungen sollen schneller werden. Klimaziele verlieren ihre absolute Priorität, der Autobahnbau gewinnt an Tempo, der Fortbestand des Verbrenners bekommt ein Hintertürchen. Und in der Migrationspolitik setzt Schwarz-Rot auf Abschiebungen (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article6932e706f4bf598c0697b153/abschiebungen-und-einbuergerungssperre-bundestag-verschaerft-migrationspolitik.html>) und Kontrolle statt auf humanitäre Öffnungen, wie die Grünen es wollten.

Schritt für Schritt entsteht so ein Gegenentwurf zur grünen Ära: industrieorientiert, ordnungspolitisch, wachstumsfokussiert. Ökologie ist wichtig, Ökonomie wichtiger.

Das „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“, das der Kanzler und die drei Parteivorsitzenden in Berlin präsentieren, ist dafür ein Beispiel. „Vorhaben zum Neubau von Bundesautobahnen sowie zum vierstreifigen Neubau von Bundesstraßen ... werden wir bei Abwägungsentscheidungen prioritär behandeln“, heißt es darin. Dies gelte auch für bestimmte Straßenneubauvorhaben, soweit sie von militärischer Relevanz sind. Die Festlegung, wo neue Fernstraßen künftig verlaufen sollen, wird „ohne formalisierte Umweltverträglichkeitsprüfung ausgestaltet“.

Bei unvermeidbaren Eingriffen in die Natur sollen „Ausgleich, Ersatz und Ersatzgeldzahlung für Vorhaben ... gleichrangig zur Verfügung stehen“. Einwendungen gegen Infrastrukturprojekte „zählen nur noch, wenn sich die betreffende Person oder Vereinigung bereits im Verwaltungsverfahren beteiligt hat“. Damit wird das Verbandsklagerecht, das Basis für eine Blockade von Vorhaben war, entscheidend abgeschwächt.

Der Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Olaf Bandt, spricht prompt von einem „Generalangriff auf die Natur“, Greenpeace-Vorstand Martin Kaiser wirft der Regierung vor, sie wolle „Natur- und Klimaschutz vor die Asphaltiermaschine werfen“. Zu Zeiten der Ampel hatten Grüne und FDP heftig darüber gestritten, ob der Autobahnneubau genauso gefördert werden soll wie neue Bahnstrecken. Die Grünen wollten nur bei Schienenprojekten und Autobahnbrücken die Planung beschleunigen, der damalige Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hielt dagegen. Nun setzt Schwarz-Rot um, was die FDP wollte.

Während die Grünen eine Verkehrswende mit mehr Bahn, ÖPNV, Rad, den Rückbau sogenannter fossiler Strukturen und ein strenges EU-Verbrenner-Aus wollten, setzt die Union auf Technologieoffenheit, in der auch Otto- und Dieselmotoren eine Zukunft haben sollen. Kanzler Merz hatte nach einer langwierigen Debatte mit der SPD einen Brief an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen (CDU) geschrieben, in dem er fordert, Verbrenner auch nach dem Jahr 2035 neu zuzulassen.

Die Union will das in Einklang mit den Klimaschutzzielen durch den Einsatz von Hybriden, Range Extendern und hocheffizienten Verbrennern bringen – außerdem durch die Nutzung von E-Fuels (<https://www.welt.de/motor/news/article255387956/Unwirtschaftlich-und-umweltschaedlich-Metastudie-zu-E-Fuels.html>). Das sind Kraftstoffe, die kein CO₂ ausstoßen. Die Grünen hatten sich vehement gegen diese Kraftstoffe gestemmt – offiziell, weil die Herstellung zu teuer sei. Tatsächlich fürchten sie, dass Verbrennern dadurch eine längere Lebenszeit zugestanden wird.

Habecks Heizungsgesetz soll „abgeschafft“ werden

Im Bereich Energie und Gebäude wollten die Grünen eine schnelle Dekarbonisierung des Gebäudesektors, einen Ausstieg aus fossilen Heizungen sowie einen Klimaschutzfonds primär für die Transformation. Die Koalition hat nun vereinbart, dass das Heizungsgesetz des damaligen grünen Wirtschaftsministers Robert Habeck (<https://www.welt.de/wirtschaft/plus245207180/Dieses-Heizungsgesetz-ist-auch-mit-Steuermilliarden-nicht-mehr-zu-retten.html>) „abgeschafft“ wird; es war eine der Kernforderungen der Union.

Details stehen noch nicht fest, faktisch läuft es auf eine deutlich technologieoffenere abgeschwächte Neufassung des Gebäude-Energie-Gesetzes hinaus. Fazit: Das Ziel der Wärmewende bleibt, es wird aber entschärft und stärker industrie- und technologieorientiert – ein klarer Gegenentwurf zur Grünen-Erzählung vom schnellen fossilen Ausstieg.

Auch bei der Energiegewinnung räumt die Union die Pläne der Grünen ab. Wirtschaftsministerin Katherina Reiche (CDU) hatte nach Amtsantritt umgehend den Bau von 20.000 Megawatt Gaskraftwerkskapazität angekündigt. Inzwischen musste sie die Pläne zurückfahren – aufgrund der Vorgaben der EU. Die Grünen wollten deutlich weniger Energieerzeugung aus Gaskraftwerken.

Zur Wahrheit gehört aber auch: Schon Reiches Amtsvorgänger Habeck hatte auf Gaskraftwerke gesetzt, allerdings in deutlich geringerem Umfang, als jetzt geplant – und auf Anlagen, die später auf klimaneutralen Wasserstoff umgerüstet werden sollten. Der finale Habeck-Entwurf hatte mit einer Kapazität von 12.500 Megawatt geplant.

Eine Reform der Hartz-IV-Gesetze war ein Hauptanliegen der SPD bei Antritt der Ampel gewesen. Die Partei wollte damit das Trauma der Agenda 2010 von Altbundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) bewältigen. Die Reform der Grundsicherung damals hatte den Grundstein für einen langen Aufschwung in Deutschland gelegt, aber Kernwähler der SPD vergrault. Der SPD war nach dem Bruch der Ampel auch angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung klar geworden, dass das unter Kanzler Olaf Scholz (SPD) eingeführte Bürgergeld reformiert werden muss. Die Grünen verteidigen es vehement.

Die Partei sieht es als Instrument, um soziale Teilhabe zu stärken und den Fokus auf Weiterbildung und Integration legen zu können. Die Grünen wollten Anreize für Arbeit erhöhen – durch Prämien wie das „Weiterbildungsgeld“ und den „Bürgergeldbonus“ – und fordern bessere Beratung sowie einen „sozialen Arbeitsmarkt“.

Noch ringen Union und SPD (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article693a901e11f914c89b859f93/buergergeld-reform-ich-war-ueberrascht-baerbel-bas-verwundert-ueber-widerstand-der-union.html>) um die Details der neuen Grundsicherung. Zuletzt hatte unter anderem Ministerin Reiche Vorbehalte gegen das Reformgesetz von Ministerin Bas geäußert. Kommende Woche wird es laut Plan dennoch im Kabinett behandelt. Das Bürgergeld soll teils faktisch abgeschafft und wieder in die „Grundsicherung“ überführt werden. Zentrales Element sind deutlich härtere Sanktionen bis zum vollständigen Leistungsentzug.

Grundsätzlich sind sich Union und SPD einig, es geht um die Auslegung im Detail. Die Grünen, die im Bürgergeld eine „respektvolle Grundsicherung“ gesehen hatten, kritisieren die Pläne scharf. Ohne die Grünen hätte es das Bürgergeld, so wie es die Ampel vereinbart hatte, nicht gegeben.

Auch in der Wirtschaftspolitik steuern Union und SPD um – und kassieren dabei Projekte, die auch die Grünen vorangetrieben hatten. Die Grünen sahen das Lieferkettengesetz als Basis verbindlicher Umwelt- und Sozialstandards in globalen Lieferketten, als Teil einer „Klimaclub“-Logik. Koalitionsvertrag und 100-Tage-Agenda der schwarz-roten Koalition sehen dagegen die Abschwächung beziehungsweise faktische Abschaffung des bestehenden Lieferkettengesetzes zugunsten von Unternehmensentlastung und Bürokratieabbau vor.

Einen deutlichen Kurswechsel gibt es auch in der Migrationspolitik. Grüne und SPD verfolgten dabei einen in vielen Punkten ähnlichen Ansatz mit den Säulen: humanitäre Aufnahme, Familiennachzug, Schutzstatus, möglichst offene legale Wege. Es waren vor allem die Grünen, die die Zahl sicherer Herkunftsländer nicht ausweiten wollten und weiterhin auf eine „Willkommenskultur“ mit deutlicher Zuwanderung setzten.

Die Koalition setzt dagegen auf verstärkte Grenzkontrollen, mehr Abschiebungen – auch in Krisenländer – und ein zweijähriges Aussetzen des Familiennachzugs. Viel ist von der grünen Agenda am Ende dieses Jahres nicht geblieben.

Nikolaus Doll (<https://www.welt.de/autor/nikolaus-doll/>) *berichtet über die Unionsparteien und die Bundesländer im Osten.*

