Seit 1992 hat sich Deutschland völkerrechtlich verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern. In zahlreichen Folgeabkommen wurden die Zahlen und Ziele konkretisiert … und stets deutlich verfehlt. Dies ist kein Wunder, da die deutschen Bundesregierungen zwar stets Weltmeister im Ankündigen waren; diese Ankündigungen aber nie umsetzen. Auch der mit großem Tamtam inszenierte Klimagipfel vom letzten Freitag macht da keine Ausnahme. Unser Leser **J. Stender** hat uns dazu einen sehr interessanten und detaillierten Leserbrief geschrieben, den wir Ihnen im Anhang präsentieren. Vorab eine kurze Bewertung des Klimapakets der Bundesregierung von **Jens Berger**

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/190923_Klimapolitik_Politikversagen_auf_ganzer_Ebene_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Bei der Bewertung des am Freitag angekündigten Klimapakets der Bundesregierung sind sich ausnahmsweise fast alle Experten einig: Was da verabschiedet wurde, ist „Pillepalle“ in „homöopathischen Dosen“, noch nicht einmal dazu geeignet, die zuletzt 2016 von Deutschland ratifizierten Einsparungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Am Datum des Kohleausstiegs wird abermals nicht gerüttelt, verkehrspolitisch wird der Status Quo nicht angetastet, der Aufbau regenerativer Energien wird nur mit kosmetischen Maßnahmen vorangetrieben und bei den Themen Energieeffizienz und Altbausanierung liefert Berlin nur liebloses Stückwerk – unterambitioniert und ungenügend. Die Bereiche Landwirtschaft und globaler Handel wurden noch nicht einmal berücksichtigt. Vollkommen unverständlich: In Zeiten, in denen der Staat sich zinslos Geld leihen kann und die Rezession bereits an die Tür klopft, verzichtet die Politik auf Klimaschutzinvestitionen, die die Konjunktur stärken und die Volkswirtschaft auf eine nachhaltige und innovative Art zukunftsfähig machen könnten.

Deutlich wird das Versagen, wenn man das „Klimapaket“ auf drei Prämissen des Klimaschutzes abklopft:

- **Lenkungswirkung**

Wer die Bürger und die Unternehmen zu klimapolitisch sinnvollerem Handeln treiben will,

muss dies mit einer sinnvollen Mischung aus Zuckerbrot und Peitsche tun. Dafür ist in einer weitestgehend freien Marktwirtschaft der „Preis“ das wohl wichtigste Instrument. Eine homöopathische Erhöhung der Energiepreise wird jedoch keine Lenkungswirkung entfalten können. Drei Cent mehr für den Liter Benzin oder Diesel in zwei Jahren liegen im Rahmen der normalen täglichen Preisschwankungen an der Zapfsäule und selbst die neun Cent, die 2026 im zweiten Schritt anfallen, werden die Bürger nicht dazu animieren, sich ein Auto mit einem geringeren CO2-Ausstoß anzuschaffen. Wer durchschnittlich 20.000 Kilometer im Jahr fährt und dabei sieben Liter auf 100 Kilometer verbraucht, wird in der ersten Stufe mit jährlich gerade einmal 42 Euro mehr zur Kasse gebeten. Und selbst SUV-Fahrer, die ordentlich aufs Gaspedal treten und das Doppelte verbrauchen, werden sich bei 84 Euro Mehrkosten pro Jahr sicher nicht zu einer vernünftigeren Alternative treiben lassen – zumal die von den NachDenkSeiten in der letzten Woche thematisierten und verkehrspolitisch zentralen Regelungen für Dienstwagen und Abschreibungen noch nicht einmal thematisiert wurden.

- **Alternativen aufbauen**

Selbst eine wirkungsvolle Lenkungswirkung könnte jedoch nur dann zum Klimaschutz beitragen, wenn es auch reale Alternativen gibt. Gibt es die nicht, läuft die Bepreisung in weiten Teilen nur auf eine Mehrbelastung der Bevölkerung hinaus, die überhaupt nichts zum Klimaschutz beiträgt. Dank der systematischen Demontage des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs besteht für viele Pendler nicht einmal die Alternative, vom eigenen Auto auf den klimafreundlicheren öffentlichen Nah- und Fernverkehr umzusteigen. Wenn der Staat hier keine Alternativen zur Verfügung stellt, verpufft somit klimapolitisch auch jeder Versuch einer Lenkung über höhere Energiepreise.

Last but not least ist es auch nötig, die möglichen Alternativen nicht nur zu symbolischen, sondern zu klimapolitisch sinnvollen Alternativen zu machen. Solange das Elektroauto mit Braunkohlestrom betankt wird, ist es eben keine sinnvolle Alternative. Gerade bei der Klimapolitik ist es wichtig, über einzelne Sektoren hinwegzudenken und ein Gesamtpaket zu entwerfen, bei dem die Maßnahmen der Sektoren ineinandergreifen und in Summe zu den nötigen Einsparungen führen. Genau das ist beim „Klimapaket“ der Bundesregierung aber nicht der Fall.

- **Sozialer Ausgleich**

Wenn es keine Alternativen gibt, leiden vor allem die niedrigen und mittleren Einkommen

unter den Preissteigerungen, da sie – in Relation zu ihrem Einkommen – besonders drastisch zur Kasse gebeten werden. Selbst die homöopathischen Preiserhöhungen, die nun verabschiedet wurden, stellen für Geringverdiener, die auf das Auto angewiesen sind und sich nicht mal eben ein neues Auto kaufen können, eine unsoziale Härte dar und führen dabei noch nicht einmal zu den anvisierten CO2-Einsparungen.

Wie die NachDenkSeiten bereits festgestellt haben, dürfen Umwelt- und Klimaschutz und die soziale Teilhabe kein Zielkonflikt sein. Das „Klimapaket“ der Bundesregierung hat jedoch keine soziale Komponente und belastet vor allem kleinere und mittlere Einkommen, ohne einen sozialen Ausgleich zu schaffen. Wer keine Einkommensteuer zahlt, weil er unter dem Grundfreibetrag liegt, profitiert noch nicht einmal von der – klimapolitisch kontraproduktiven – Erhöhung der Pendlerpauschale. Doch es ist müßig, hier über einzelne Aspekte zu sprechen. Die neoliberale Verarmungs- und Austeritätspolitik der letzten Jahrzehnte hat zu einer Situation geführt, in der jede Steuerung des Verhaltens über Preise von großen Teilen der Bevölkerung zu Recht als Hohn wahrgenommen wird. Wer mit seiner Mini-Rente kaum über die Runden kommt, in einem prekären Arbeitsverhältnis steckt oder gar von Hartz IV leben muss, hat noch nicht einmal theoretisch die Möglichkeit, klimapolitisch sinnvolle Alternativen wahrzunehmen.

Solange der klimapolitische Standardanreiz in Steuerboni und Steuersparmodellen besteht, profitieren davon natürlich vor allem diejenigen, deren Steuersatz derartige Boni erst profitabel macht und die sich die Investitionen leisten können, die man dann später von der Steuer abschreibt. Wer sich heute kaum die Reparatur für den zwanzig Jahre alten Diesel leisten kann, wird sich nicht von Zuschüssen oder KfZ-Steuerboni dazu verleiten lassen, ein modernes Hybrid- oder Elektroauto zu kaufen – woher soll er schließlich auch den nötigen fünfstelligen Eigenanteil hernehmen? Und wer heute den Dispo überzieht, wenn der Heizöltank für den kommenden Winter gefüllt werden muss, wird sich auch dann keine ultramoderne Gasheizung einbauen lassen können, wenn der Staat die Sanierung mit einem kleinen Anteil bezuschusst.

Klimaschutz und die soziale Frage dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssen Hand in Hand gehen. Das ist natürlich eine Mammutaufgabe, die nur dann bewerkstelligt werden kann, wenn man das neoliberale Dogma hinterfragt. Solange Klimaschutz von weiten Teilen der Bevölkerung als Luxussache wahrgenommen wird, die am Ende nur dazu führt, dass am Ende des Monats noch weniger Geld in der Tasche ist, führt Klimapolitik nicht zu einer Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen, sondern zu einer zusätzlichen Belastung der ohnehin schon einkommensschwachen Schichten und einer weiteren Spaltung der Gesellschaft.

Eine gesellschaftlich sinnvolle Lenkung des Verhaltens und des Konsums über die Steuer- und Abgabenpolitik darf daher auch stets nur ein Bestandteil eines umfassenden Gesamtpakets sein, bei dem der Abbau der sozialen Schieflage im Zentrum steht und somit eine „conditio sine qua non“ ist.

Politikversagen

Das verabschiedete „Klimapaket“ scheitert an allen drei Prämissen und ist zudem noch nicht einmal dazu geeignet, die eigenen Zusagen einzuhalten, die man in internationalen Abkommen zugesichert hat. Deutschland ratifiziert fröhlich Abkommen und schert sich dann nicht mehr um deren Umsetzung. Stattdessen vollführt die Bundesregierung einen Kotau vor der allmächtigen Wirtschaftslobby und ist weder willens noch fähig, eine Klimapolitik zu betreiben, die diesen Namen auch verdient.

Anhang: Leserbrief unsers Lesers J. Stender

Das Wort Politikversagen ist zu schwach. Die Bundesregierung verfügt seit Jahren über die nötigen Informationen, um festzustellen, wie gravierend die Folgen für heute und zukünftig lebende Menschen sind, wenn die Reduktionsziele nicht eingehalten werden. Des Weiteren hat sich sogar jüngst eine deutliche Mehrheit in allen Parteien (mit Ausnahme von AfD-Wählern) dafür ausgesprochen, dem Klimaschutz Priorität gegenüber dem Wirtschaftswachstum einzuräumen.

> „Mit 63 Prozent sind knapp zwei Drittel der Wahlberechtigten der Meinung, dass der Klimaschutz Vorrang haben sollte, selbst wenn dies dem Wirtschaftswachstum schadet. Knapp ein Viertel (24 Prozent) findet, dass dem Wirtschaftswachstum Priorität eingeräumt werden sollte, auch wenn so der Klimaschutz erschwert würde.”
> Quelle: ARD

Neben den unstrittigen Vorgaben, dass erhebliche CO2-Minderungen nötig sind, haben von der Bundesregierung selbst beauftragte Ökonomen wie die sog. Wirtschaftsweisen (die zudem keinesfalls radikaler Ideen verdächtig wären) der Bundesregierung klare Hinweise gemacht, welche Preissignale nötig wären. (vgl. Übersichtsdarstellung zu Positionierungen verschiedener Institute zur CO2-Bepreisung)

Außerdem haben die monatelangen Proteste sowie 1,5 Millionen Menschen am 20.9. den Kräften den Rücken gestärkt, die sich für eine nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen

ausgerichtete, ambitionierte Umsetzung einsetzen. Schließlich muss man (völlig ohne Wertung) feststellen, dass die Forderungen der Klimabewegung (u. a. FFF) alles andere als radikal sind. Vergleicht man diese mit den Zielen der Friedensbewegung, der Anti-AKW-Bewegung usw. muss man feststellen, dass diese sich dafür einsetzten, neue Ziele zu setzen (Abrüstung, …). Die Klimabewegung hingegen ruft im Wesentlichen nur dazu auf, die Ziele (die sogar in völkerrechtlichen Verpflichtungen schon festgeschrieben sind), die Deutschland schon eingegangen ist und die es für 2020 verfehlen wird, für 2030 einzuhalten. Für die jungen und zukünftigen Wählerinnen und Wähler unserer Demokratie, dürfte das ein desaströses Signal sein. Denn die Bundesregierung kommuniziert gerade den vielen jungen Menschen, dass ihr demokratisch beschlossene Ziele und Regelungen nichts wert sind.

Dies alles gegeben, stellt sich die Frage: Welche und wessen Interessen sind derart schwerwiegend, dass sie das Allgemeinwohl aller gefährden dürfen? Es drängt sich insbesondere der Verdacht der Rücksichtnahme auf die Assets der Kfz-Industrie, die schon im Dieselskandal damit aufgefallen sind, die Politik in der Tasche zu haben. Sollen die trotz jahrelanger Kenntnis aller Fakten wider alle ökologische und ökonomische Vernunft entwickelten übermotorisierten Modelle noch 10 Jahre lang verkauft werden?

Niemand kann behaupten, er sei von der Notwendigkeit einer Veränderung unserer fossilen Wirtschaft überrascht worden. Der Treibhauseffekt ist seit dem 19. Jahrhundert bekannt und verstanden, der Anstieg des CO2-Anstiegs seit Mitte des 20. Jahrhunderts nachgewiesen, die Rolle der fossilen Brennstoffe ebenfalls. Einer breiten Öffentlichkeit war die Problematik seit den 1980er Jahren in Deutschland bekannt. (vgl. etwa den Bestseller des Jahres 1985)

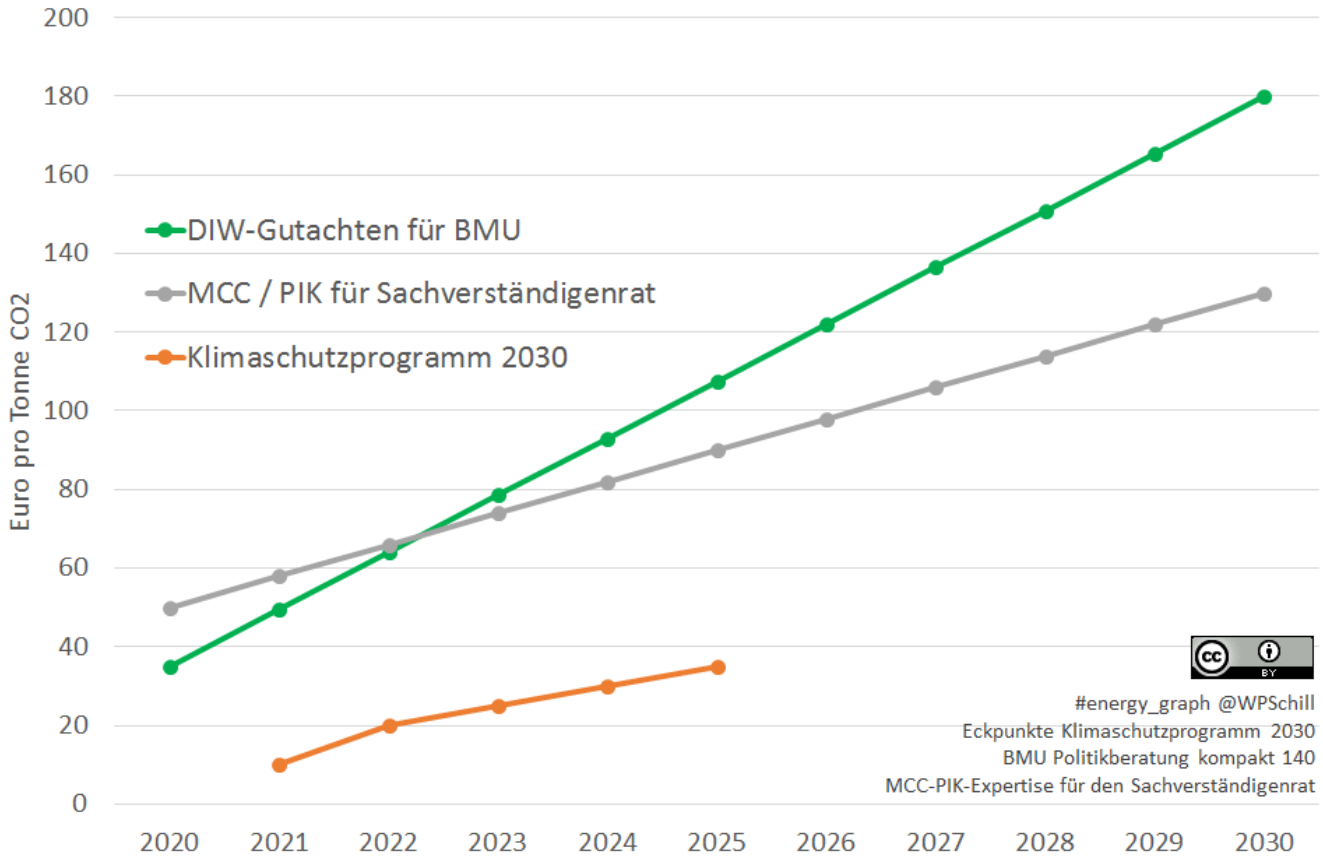
Deutschland hat sich 1992 in der UN-Klimarahmenkonvention zu Folgendem verpflichtet:

> «Artikel 2: Das Endziel dieses Übereinkommens und aller damit zusammenhängenden Rechtsinstrumente, welche die Konferenz der Vertragsparteien beschließt, ist es, in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens die Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu erreichen, auf dem eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert wird. Ein solches Niveau sollte innerhalb eines Zeitraums erreicht werden, der ausreicht, damit sich die Ökosysteme auf natürliche Weise den Klimaänderungen anpassen können, die Nahrungsmittelerzeugung nicht bedroht wird und die wirtschaftliche Entwicklung auf nachhaltige Weise fortgeführt werden kann.»

Die EU hat auf dem Ratstreffen am 25.6. 1996 konkretisiert, dass «der globale Temperaturmittelwert das vorindustrielle Niveau nicht um mehr als 2 °C übersteigen sollte.»

Daher kann in 2019 niemand, kein Verbraucher und schon gar keine Verantwortungsträger in Wirtschaft und Politik, ernsthaft argumentieren, politische Entscheidungen, die eine Reduktion, eine Verkehrswende u.Ä. herbeiführen sollen, kämen überraschend und wären grundsätzlich eine Überforderung. (Dass gerade die Physikerin und ehemalige Umweltministerin Angela Merkel nicht mehr hinbekommt, analysiert die taz hier)

Alle beteiligten Ökonomen (MCC, Sachverständigenrat, DIW, IW, …) waren sich vor dem 20.9.19 einig: Entscheidend sind nicht die vielen Einzelmaßnahmen. Entscheidend ist das Preissignal, das ansatzweise die realen Kosten der Treibhausgase einpreist, d.h. ein angemessener und steigender CO2-Preis. Das UBA spricht von realen Kosten für 2016 von 180 €, für 2030 von 205 €. Um eine Lenkungswirkung zu erreichen, die die Ziele erreichen und gleichzeitig Verbraucher nicht überfordert, forderten Ökonomen einen Einstiegspreis von 35-50€ für 2020. Wie weit sich die Bundesregierung von diesem Instrument verabschiedet, zeigt sich in dieser Grafik (freie Lizenz):



Vgl. https://twitter.com/WPSchill/status/1175050873933664256 (weiterführende Quellen vom DIW und MCC-PIK)

Eine Beispielrechnung für Pillepalle anhand des besonders wichtigen Verkehrssektors, der angesichts des absoluten Versagens, irgendwelche Emissionen zu reduzieren, besondere Aufmerksamkeit erhalten hat:

Der weit überwiegende Anteil der CO2 Emissionen im Verkehr (Deutschland) stammt vom privaten PKW-Verkehr. Der durchschnittliche PKW-Nutzer fährt 12.000 km im Jahr. Dies kostet ihn etwa bei 0,3 € pro km, ca. 3600 €. Die beschlossene Bepreisung erhöht diese Kosten jährlich folgendermaßen (bei 150g CO2 pro km):

2020: 0 €
2021: 18 €
2022: 36 €
2023: 45 €
2024: 54 €

2025: 63 €

D.h.: In den kommenden 6 Jahren (2020 bis 2025) gibt ein durchschnittlicher PKW-Nutzer 21.600 € ohnehin für Kfz-Mobilität aus. Die Bundesregierung verteuert diese um 216 € verteilt über 6 Jahre. Es ist nachgewiesermaßen unrealistisch, dass eine Erhöhung von 1 % eine Lenkungswirkung entfaltet, dass Personen sich kein neues Kfz kaufen, ein sparsameres Kfz kaufen sowie weniger Kilometer fahren, dass die Industrie sparsamere Kfz konstruieren usw. die zu den notwendigen Emissionsreduktionen führen. (Eine weiterführende Analyse der Folgen der Beschlüsse für den wichtigen Verkehrsbereich hier).

Dass die Politik in derartigen Fragen nicht die Mobilitätskosten insgesamt, sondern bloß Automobilkosten im Blick hat, kann man als gesichert ansehen, wenn man sich erinnert, dass der ÖPNV sich zwischen 2000 und 2018 um 79 % verteuert hat, der Kauf und Unterhalt von Pkw sich im selben Zeitraum jedoch um weniger als die Hälfte, nämlich 36 %, und somit nur knapp oberhalb der durchschnittlichen Erhöhung der Verbraucherpreise, von 30 %. (vgl. destatis.de; zeit.de) Auch die vage Ankündigung von 10 Modellprojekten für 365-€-Jahrestickets wird für die meisten Menschen keine wesentlichen Anreize setzen, das Kfz stehen zu lassen und den Umweltverbund (Öffentliche Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr) zu nutzen.

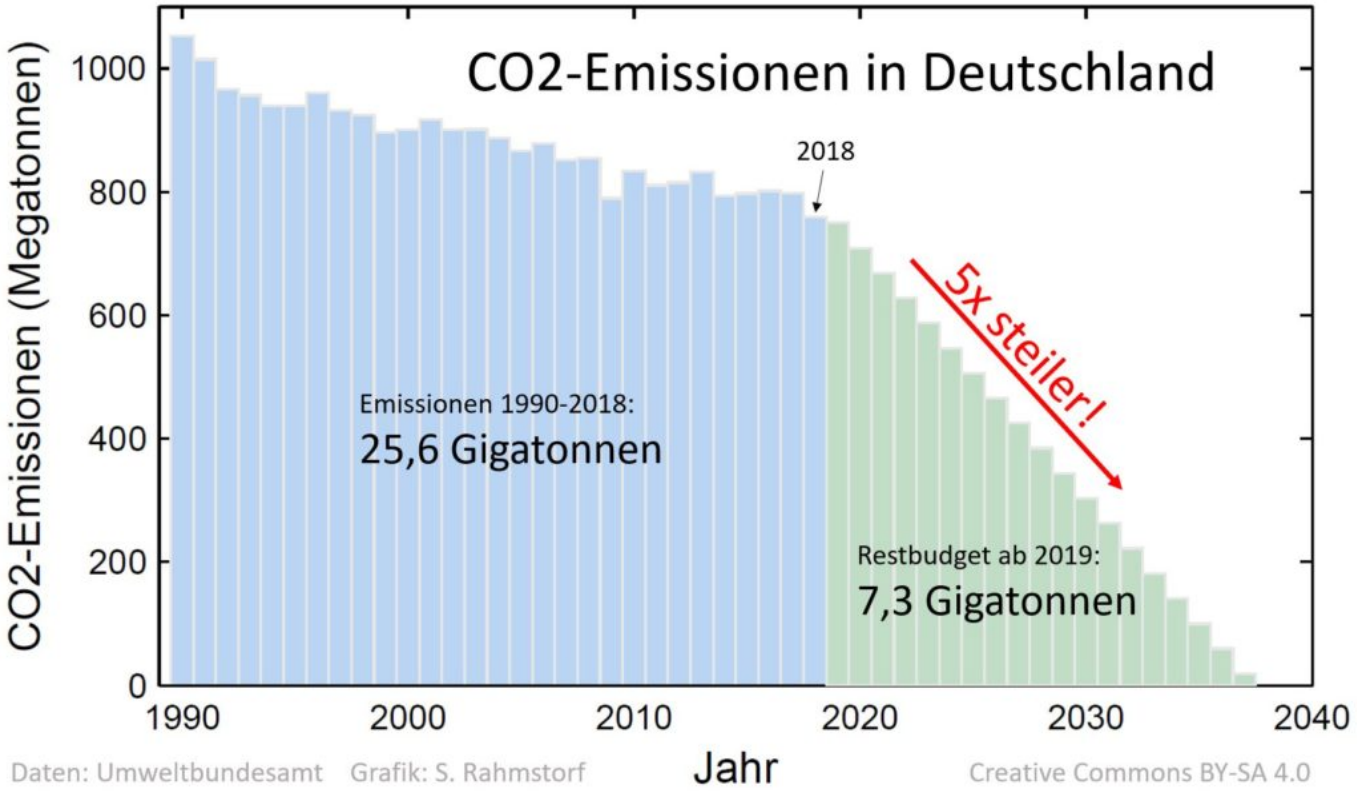
CO2-Bepreisung ist auch kein Neuland. Es gibt in Europa durchaus CO2-Bepreisung außerhalb des EU-EHS. Zahlen hierzu und weiterführende Fakten (u.a. Studie vom IWF zu Subventionen).

Auch gibt es durchaus Maßnahmen, die nichts kosten, und trotzdem erheblichen Lenkungseffekt haben. Neben Ordnungspolitik (z. B. Tempolimit führt morgen zu geringeren Emissionen und mittelfristig zu Fahrzeugen, die auch im Schnitt weniger emittieren; Verbot Verbrennungsmotoren 2030) ist dies v. a. der Abbau von Subventionen. Auch dieser hätte schrittweise erfolgen können, ohne jemanden zu belasten. Die fortbestehenden Subventionen für die Privatnutzung von Firmenwagen (jährlich 5 Milliarden) und Dieselmotoren (8 Milliarden) und die alten (5 Milliarden) wie zusätzlichen neuen Subventionen für Kfz-Pendler werden von allen Steuerzahlern getragen, auch von denen, die kein Kfz nutzen.

Im Blick auf die weiter bestehende Herausforderung, die CO2-Emissionen hinreichend zu reduzieren, stellt sich auch die Frage, ob die kurzfristig denkende Politik der Union/SPD überhaupt den Budget-Gedanken verstanden hat oder sie ihn aus anderen Gründen nicht ausreichend berücksichtigen. „Zeit vergeudet“ (wie etwa die ZEIT analysiert) ist viel zu

harmlos für dieses Politikversagen. Jeder Moment ohne klares Preissignal führt zu weiteren Emissionen. Deutschland hat Anfang 2019 noch ein Restbudget von ca. 7,3 Gigatonnen CO2, um eine 67 % Chance zu wahren, die Erwärmung auf ca. 1,75 ° zu beschränken. Selbst diese Beschränkung würde zu erheblichen Folgen weltweit und in Deutschland führen.

Deutschland emittiert momentan jährlich ca. 0,8 Gigatonnen. Geschieht jetzt nur Pillepalle, gibt es ökonomisch nur zwei Möglichkeiten: Der später (z.B. 2025 nötige Reduktionspfad würde steiler und für eine komplexe und komplette Volkswirtschaft kaum noch zu bewältigen. (Vgl. die Grafik von Stefan Rahmstorf, die unter Creative Commons BY-SA 4.0 Lizenz steht.) Die Alternative ist dann nur das Scheitern der Ziele.



Leider scheinen im öffentlichen Bewusstsein meist nur Zeitpunkte zu sein (Reduktion bis 2050, bis 2100), es ist kaum von Budgets und Pfaden die Rede. Man muss das Restbudget jedoch als Investition betrachten, um eine Transformation in die CO2-neutrale Gesellschaft zu erreichen. Die Bundesregierung betreibt dementsprechend massive Fehlinvestition. (Vgl. die Zahlen von Stefan Rahmstorf (PIK))

Das Verschieben dieser Fragen in die Zukunft, könnte nicht nur zu Umwelteinwirkungen

katastrophalen Ausmaßes zu ungewissen Zeitpunkten führen, sondern auch sehr bald die Demokratie vor eine gesellschaftliche Zerreißprobe stellen, die zu großen Verwerfungen führt.

Titelbild: Roschetzky Photography/shutterstock.com

