

Zum Stand der deutschen Klimaschutzpolitik Ende 2019

von: Franz Garnreiter, 31.12.2019



2010 | Crysis Rubel, Flickr | CC BY 2.0

1. Dringlichkeit des Klimaschutzes und schöne Bekenntnisse der großen Politik

Über die Klimaänderung ist seit langem alles Notwendige bekannt, hier lediglich eine Aktualisierung der Faktenlage: Die fünf heißesten Sommer der letzten 500 (!) Jahre in Europa waren in 2018, 2010, 2003, 2016, 2002. 2002 wird bald rausfallen, denn 2019 wird wohl Rang zwei oder drei einnehmen. In Grönland schmolzen Mitte der 1990er Jahre jährlich etwa 18 Mrd. Tonnen Eis, 20 Jahre später das 13-fache: 240 Mrd. Tonnen. Im arktischen Permafrostboden ist doppelt so viel Kohlenstoff gespeichert wie in der kompletten Atmosphäre. Wenn diese Böden vollständig auftauen, dann entweicht er als Kohlendioxid (CO₂) oder als Methan. Das Klima kippt dann, es gibt kein Zurück mehr in heutige oder uns erinnerliche Zeiten. Derzeit tauen diese Böden bereits in einem Maß, wie das die Klima-Experten vom IPCC erst für 2090 erwartet haben.

Zum Auftakt der Klimakonferenz in Madrid sagte der UN-Generalsekretär Guterres: „Wenn wir nicht schnell unseren Lebensstil ändern, gefährden wir das Leben an sich ... Was mich frustriert, ist das langsame Tempo des Wandels,“. Die EU-Umweltagentur schreibt: „Europa steht vor Umweltproblemen von beispiellosem Ausmaß und Dringlichkeit.“ Dies sei die „entscheidende Herausforderung dieses Jahrhunderts,“. 15 Staatsoberhäupter der EU (auch Steinmeier) appellieren: „Mehr muss getan werden – und das schnell, entschieden und gemeinsam,“. Spiegeln sich die Dringlichkeit des Problems und die Bekenntnisse höchster Politikränge in der bisherigen deutschen Klimaschutzpolitik wieder? Und wie sieht es künftig aus?

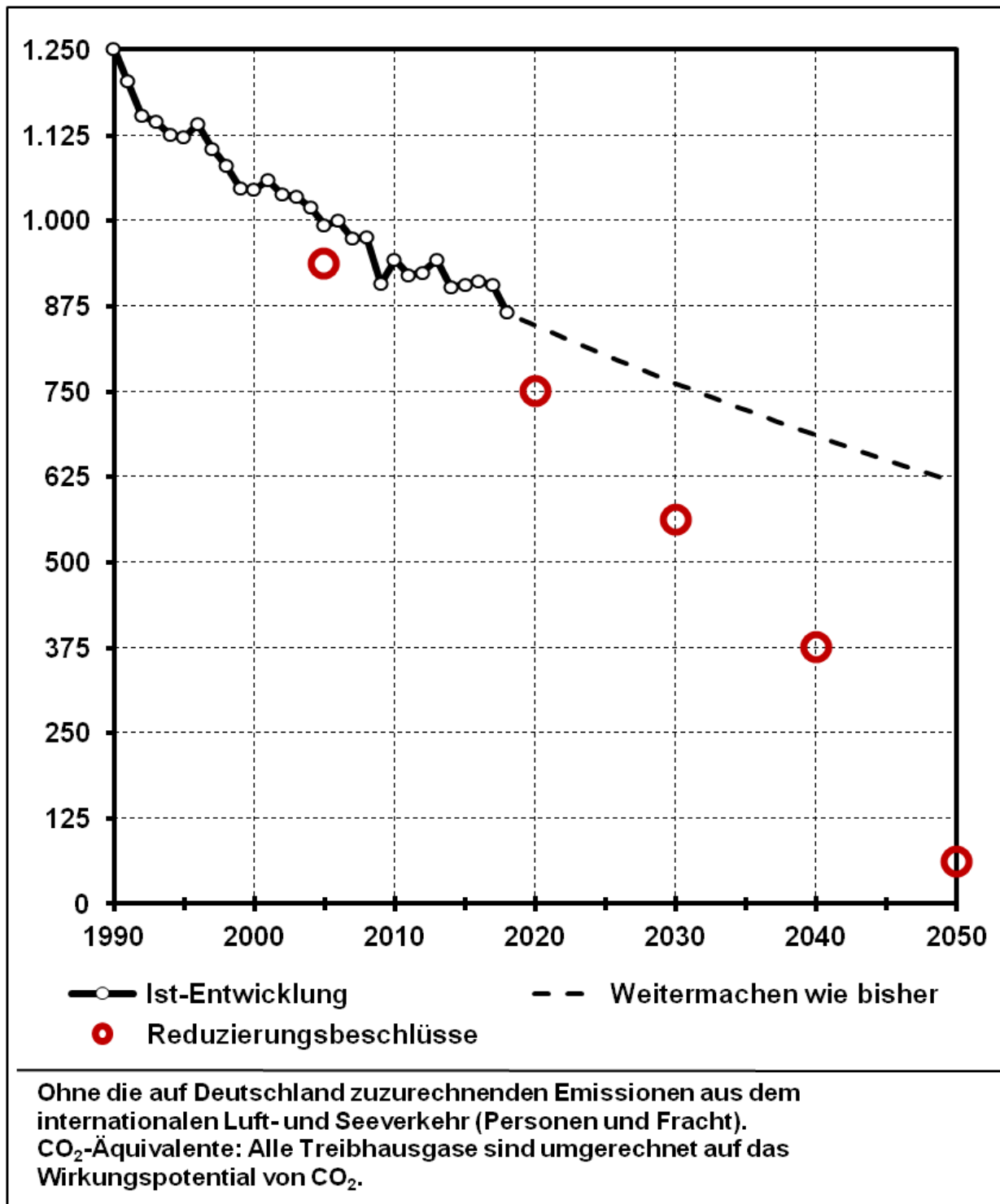
2. Das Komplettersagen der bisherigen deutschen Klimaschutzpolitik

Deutschland nimmt bekanntlich die Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz für sich in Anspruch. Wie verhielt es sich aber tatsächlich? Wie die Grafik zeigt, sank der deutsche Ausstoß an Treibhausgasen (THG) nach 1990 zunächst spürbar – eine Folge der Deindustrialisierung der DDR. Seit der Jahrtausendwende, und vor allem seit etwa 10 Jahren, verließ die THG-Kurve allerdings immer weiter den nötigen Pfad, den

minimal notwendigen Pfad, gekennzeichnet durch die Reduzierungsbeschlüsse der Regierung für 2005, 2020, 2030 usw. Das Ziel für 2005 - 25 % Minus gegenüber 1990 - wurde verfehlt, macht aber nix, es gibt ein neues großes Ziel für 2020: 40 % Minus. Zäh wurde in den letzten Jahren gegen jede Offensichtlichkeit versichert, man werde das Ziel 2020 ganz bestimmt erreichen. Mittlerweile wurde es auch offiziell aufgegeben, aber egal, man konzentriert sich jetzt auf das Ziel für 2030: 55 % Minus gegenüber 1990. Gar kein Zweifel, so wird versichert, dieses Ziel ist ja jetzt gesetzlich festgeschrieben im neuen Klimaschutzgesetz, und wird von daher selbstverständlich erreicht.

Entgegen diesem Wortgeklingel ist der Trend deutlich: Machen wir so weiter wie in den letzten 15 Jahren, dann erreichen wir bis 2050 nur eine Halbierung der 1990er THG-Emissionen.

Die Treibhausgasemissionen in Deutschland in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten



Das **Nichtstun hat System**. 2015 in Paris wurde höchste Dringlichkeit konstatiert und die maximal tolerierbare Erwärmung auf 1,5 bis 2 °C festgelegt. Aber es dauerte noch ein ganzes Jahr bis Ende 2016, bis ein „[Klimaschutzplan 2050](#)“ aufgestellt wurde; ein Werk, das man, völlig unabhängig von den Pariser Beschlüssen, schon zehn oder fünfzehn Jahre früher hätte verfassen können - und müssen. 2017 geschah erst mal gar nichts Weiteres; es waren Wahlen angesagt, viel wichtiger als Klimaschutz. 2018 verstrich wieder ein Jahr, man musste nachdenken, diesmal über den Kohleausstieg bzw. darüber, wie viele Milliarden an Stilllegungsprämien es bräuchte, um die Kohleindustrie irgendwann in den späten 2030er Jahren zum Abschalten zu bewegen. Jetzt, 2019, glatte vier Jahre nach Paris, soll endlich wirklich Klimaschutz ernsthaft begonnen werden. Es sollen die Details einer Klimaschutzpolitik gefunden

werden, die dann aber wieder erst nach ein bis zwei Jahren umgesetzt werden sollen. Sechs Jahre nach Paris!

Perverse Begleitmusik: Der Ratschlag des Sachverständigenrates Wirtschaft

Der Sachverständigenrat gibt in einem – man kann das nicht anders bezeichnen – infamen und hinterfotzigen Machwerk (Gutachten „[Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik](#)“, Sommer 2019) die Begründung dafür, dass die Regierung – jenseits des Wortgeklingels – eher möglichst wenig machen soll. Die armen afrikanischen Länder sind bekanntlich von der Klimazerstörung weitaus mehr betroffen als Deutschland. Also sollen diese sich anstrengen und was tun, liegt ja in ihrem Interesse. Deutschland solle sich eher zurück nehmen, hierzulande seien die Schäden relativ gering, aber die Vermeidungskosten sehr hoch. Unter Marktwirtschaftlern ist das eine einwandfreie und völlig richtige Darstellung des Verhältnisses von Kosten und Nutzen für die deutsche Wirtschaftspolitik, ein schönes Beispiel dafür, wie nützlich „Wirtschaftswissenschaft“ ist (ausführlich: [Garnreiter, 02.09.2019](#)).

3. Die neue deutsche Klimaschutzpolitik

Mittlerweile ist das Klimaschutzgesetz inklusive eines ganzen Bündels von zugehörigen weiteren Gesetzen und Gesetzesänderungen weitgehend beschlossen.

3.1 Umfang und Rahmen des Klimaschutzgesetzes

Das **Positive am Klimaschutzgesetz** zuerst: Wo bisher nur pauschale Ziele formuliert wurden wie minus 40 % bis 2020, wird jetzt die Zuständigkeit, Verantwortlichkeit und eine gesetzliche Verpflichtung auf die Reduzierung von Treibhausgasen (THG) festgelegt und auf die verschiedenen Ministerien aufgeteilt. Von 2020 bis 2030 werden jährliche THG-Obergrenzen definiert (linear sinkend). Die vorgeschriebene THG-Reduzierung kann und soll künftig jährlich überprüft und von den Verantwortlichen eingefordert werden. Das war’s dann auch schon mit dem Positiven.

	Zuständig ist Ministerium für	Ist 1990	Ist 2018	Ziel 2030	Änderung 1990-2018		Änderung 2018-2030	
		Mio. Tonnen CO ₂ -Äquivalent			absolut	in % p.a.	absolut	in % p.a.
Energiewirtschaft	Wirtschaft	466	311	175	-155	- 1,4 %	-136	- 4,7 %
Industrie	Wirtschaft	284	196	140	-88	- 1,3 %	-56	- 2,8 %
Verkehr	Verkehr	163	162	95	-1	- 0,0 %	-67	- 4,4 %
Gebäude	Bau (=Innen)	210	117	70	-93	- 2,1 %	-47	- 4,2 %
Landwirtschaft	Landwirtsch.	90	72	58	-18	- 0,8 %	-14	- 1,8 %
Sonstiges		38	8	5	-30	- 5,4 %	-3	- 3,8 %
Summe		1251	866	543	-385	- 1,3 %	-323	- 3,8 %

Ob es real zur festgelegten THG-Reduzierung kommt, ist offen. Bei einer zu geringen Reduzierung sind die zuständigen Ministerien zwar verpflichtet, die Reduzierungsanstrengungen zu forcieren. Alternativ dürfen sie aber eine eventuelle Übererfüllung der Reduzierungsvorgaben in anderen Verbrauchssektoren (Ministerien) oder auch in anderen EU-Ländern (gegen Entgelt, ähnlich wie in einem Zertifikatesystem) nutzen, um sie sich selbst anzurechnen. Unter dem Begriff der **Klimakompensation** laufen diverse Ausgleichsmechanismen zwischen THG-Defizitären und erfolgreicheren THG-Reduzierern. Da werden Schlupflöcher für strafloses, billiges Überschreiten der Emissionsgrenzen geöffnet.

Vergleicht man die erreichte Reduzierung bis 2018 mit der geplanten bis 2030, dann wird deutlich, vor allem anhand der notwendigen prozentualen Reduzierungen, dass überall das Reduzierungstempo massiv erhöht werden muss. Ganz besonders in der Energiewirtschaft und noch mehr beim Verkehr. Wobei die geplante Reduzierung bis 2030 ohnehin nur ein **unzureichendes Minimum** darstellt, verglichen mit den Erkenntnissen der Klimawissenschaft, die darauf hinauslaufen, dass bis Mitte/Ende der 2030er Jahre die Dekarbonisierung weitgehend erreicht sein muss, wenn das 1,5°-Ziel wirklich angestrebt werden soll.

Die Reduzierungen sollen erreicht werden mit einem **Bündel von 66 Einzelmaßnahmen**, eine sehr heterogene Zusammenstellung. Die wichtigste Maßnahme ist die Installierung einer CO₂-Abgabe, hierzu mehr im nächsten Abschnitt. Außerdem unter anderem:

- Senkung der Mehrwertsteuer für den Bahn-Fernverkehr von 19 % auf 7 % (beim Nahverkehr sind es schon lange 7 %), also eine Kostenreduzierung um rund 10 %;
- Erhöhung der Luftverkehrssteuer pro Flug um 5,53 Euro (Inland und EU-Ausland) bis zu 33 Euro (Langstreckenflüge);
- Für Sanierungsmaßnahmen in der selbst bewohnten eigenen Wohnung erstattet das Finanzamt 20 % der Kosten bis 8000 Euro;
- Verbot von Ölheizungen ab 2026, allerdings mit vielen Ausnahmelöchern; Subventionierung einer Umrüstung;
- Absenken von Aufschlägen auf den Strompreis, v.a. der EEG-Umlage ab 2021; finanziert aus den Erlösen der CO₂-Abgabe; das soll den Kauf von Wärmepumpen und E-Autos fördern;
- Kaufprämie für Elektro-Autos: Erhöhung auf 6000 Euro für Autos mit einem Kaufpreis bis zu 40.000 Euro, sonst 4500 Euro;
- Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur.

Die große Frage ist die nach der **Wirkung dieser Maßnahmen**. Über die Jahre wurde bei den verschiedensten Gesetzesvorhaben der Regierung immer wieder betont, es sei grundsätzlich wichtig, die zu erwartende Wirkung, den Erfolg, auch die eventuell zu erwartenden Nebenwirkungen möglichst genau abzuschätzen. Beschlossene Maßnahmen sollen abrechenbar sein. Diese absolut berechnete Forderung ist allerdings in der gegebenen Klimagesetzdiskussion völlig verloren gegangen. Bei keiner einzigen der 66 Maßnahmen, auch nicht im Allgemeinen oder im zusammenfassenden Teil wird die Frage nach der Wirksamkeit auch nur aufgeworfen. Nirgendwo wird thematisiert, ob die 66 Maßnahmen ausreichen, um die Zielsetzung für 2030 zu erfüllen. Das interessiert offensichtlich niemand.

Sehr wahrscheinlich wird es so sein, so die einhellige Meinung vieler Beobachter, dass das Maßnahmenbündel nicht annähernd zur angestrebten THG-Reduzierung in 2030 führen wird. Wie denn auch! Etwa die 10-%ige Preisreduzierung im Bahn-Fernverkehr, die wichtigste Maßnahme des Verkehrsministers Scheuer, abgesehen von den Zuschüssen zum E-Auto-Kauf und dem Ladesäulenbau: Wieviel mehr Passagiere kriegt die Bahn, wenn etwa die Fahrkarte Stuttgart-Berlin statt heute 150 Euro nur 135 Euro kostet? 5 %? 10 %? 15 %? Überhaupt nennenswert mehr als heute? Scheuer hat wohl selbst keine Ahnung.

Lassen wir es 10 % sein - dann leistet die Bahn 44 statt heute 40 Mrd.

Personenkilometer im Fernverkehr. Wenn das nicht zusätzliche Nachfrager, sondern Pkw-Umsteiger sind, dann sinkt dort die Fahrleistung von 315 auf 311 Mrd. Personenkilometer. Das ist weniger als die durchschnittliche jährliche Zunahme des Autoverkehrs (5 bis 6 Mrd. Pers-km in den letzten Jahren). Das ist alles lächerlich wenig. Wäre ich Scheuer, würde ich auch den Mund halten bei allen Fragen nach Effizienz, Zielorientiertheit, Wirkung. Genauso die Erhöhung der Flugabgabe: Wenn der Flug nach London oder Madrid 5 Euro mehr kostet, wer lässt sich davon – es sind ja eh größtenteils Dienstreisende – vom als notwendig erachteten Flug abhalten?

Pakete mit vielen Dutzenden Maßnahmen hat es in den letzten Jahrzehnten Klimapolitik schon häufig gegeben – was dabei raus gekommen ist, das sieht man an der obigen Grafik. 66 Maßnahmen sind weniger ein Beweis für Effizienz und Durchschlagskraft der Klimapolitik, sondern eher für Brainstorming und Arbeitseifer im ministeriellen Büroalltag.

3.2 Marktsteuerung im Zentrum: Die CO₂-Abgabe. Ideologie und reale Probleme bei der Marktsteuerung.

Der zentrale Hebel der deutschen Klimaschutzpolitik soll – wie könnte es in einer Marktwirtschaft auch anders sein – der **Preishebel** sein. Die berüchtigte unsichtbare Hand der Marktgesetzlichkeit soll die individuellen Bedürfnisse und den allgemeingesellschaftlichen Wohlstand auf das Bestmögliche richten. „Ein sektorübergreifender einheitlicher Preis für Treibhausgasemissionen ist volkswirtschaftlich der kosteneffizienteste Weg, Klimaziele zu erreichen.“. Ausführlich zum System einer CO₂-Abgabe: Garnreiter, 24.05.2019; Garnreiter, 3.09.2019.

Unzureichende Markteffizienz, unzureichende Reduzierungswirkung: Im universitären Elfenbeinturm wirkt der Preismechanismus ideal, aber im schönen Modell ist die berühmte „Vollkommene Information“ aller Marktbeteiligten voraus gesetzt: alle wissen alles Notwendige über alle Preise, alle technischen Möglichkeiten, Wirkungsweisen und Alternativen, und zwar nicht nur der infrage kommenden Energieträger, sondern vor allem auch von allen zur CO₂-Emission alternativen, also emissionsparenden Gütern (Energiesparinvestitionen). Und dies, ohne erst aufwendige, also kostenträchtige Recherchen vornehmen zu müssen. Dann kann man den optimalen Punkt schön ausrechnen. Gemessen an der Realität ist das aber völliger Unsinn. Tatsächlich reagieren wirkliche Märkte viel zögerlicher, abwartender als der Lehrbuch-Dogmatismus vorgibt. Wirkliche Märkte funktionieren holprig und massiv defizitär statt effizient, wie viele Ingenieurs-Untersuchungen immer wieder bestätigen. So stellte beispielsweise das Umweltbundesamt fest, dass „innerhalb von zehn Jahren zusätzlich [!] insgesamt 100 TWh/Jahr an Strom gegenüber dem Trend prinzipiell wirtschaftlich [!] eingespart werden könnten“. 100 TWh (Mrd. kWh) Einsparung (ein Sechstel des deutschen Verbrauchs), die rentabel ist, aber dennoch nicht durchgeführt wird, weil simples Marktversagen dominiert. Kein Wunder, dass sich niemand von den Marktbegeisterten an das heiße Eisen Wirksamkeit heran wagt.

Soziale Diskriminierung: Die Preisempfindlichkeit ist höchst unterschiedlich ausgeprägt in ungleichen Gesellschaften. Ein Aufschlag von 5 oder 10 Cent pro m³ Erdgas oder Liter Öl / Benzin wird in der ärmeren Hälfte der Bevölkerung Überlegungen über Möglichkeiten eines Minderverbrauchs hervorrufen. Genau das

soll er ja auch. In der reichen Spitze, die einen mehrfach höheren Prokopf-Verbrauch im Vergleich zur armen Hälfte aufweist, werden solche Aufschläge, die völlig mühelos finanziert werden können, tendenziell gar nicht mal bemerkt werden und von daher schon weitgehend wirkungslos bleiben. Hier müsste man den Benzinpreis vielleicht um 10 Euro pro Liter erhöhen. Daraus ist ersichtlich, dass sich eine preisbedingte Verbrauchsreduzierung auf die ärmeren Schichten konzentriert und damit, weil diese Schichten ja nur sehr unterdurchschnittlich an den Gesamtemissionen beteiligt sind, auch nur völlig unzureichend ausfallen **kann**: jedenfalls, wenn das Ziel Klimaneutralität ist, also ein Emissionsrückgang um annähernd 100 %.

Offensichtlich ist es wichtig, den Konsum der wohlhabenden Haushalte mindestens ebenso stark zu beeinflussen, wie es die CO₂-Abgabe bei den ärmeren Haushalten bewerkstelligt. **Immerhin entfallen auf das reichste Einkommensfünftel 36 % aller Emissionen, auf das ärmste weniger als 8 %.** Zugespitzt: Wenn das ärmste Fünftel im Zuge einer ordentlichen CO₂-Abgabe seine wenigen SUVs verkaufen muss, das reichste Fünftel aber, weil viel höhere finanzielle Ressourcen verfügbar sind, seine sehr viel zahlreicheren SUVs behalten kann und wird, dann wirkt die CO₂-Abgabe hier nur höchst unvollkommen im Sinne des Klimaschutzes. An das Konsumverhalten der Reichen muss man mit anderen Mitteln als den Preis ran, mit Geboten und Verboten.

Ähnlich problematisch auch bei der Gebäudeheizung: Mieterhaushalte haben grundsätzlich nur die Reaktionsmöglichkeit Pullover-anziehen. Eigentümerhaushalte können außerdem noch dämmen oder eine sparsamere Heizung oder eine regenerative Heizung einbauen. Den geringsten Anreiz zur Reduzierung haben Vermieter.

Fazit: Der Preis erweist sich als ein höchst unzureichendes Lenkungsinstrument, wenn die Gesellschaft sehr ungleich ist. Die CO₂-Abgabe im Klimaschutzgesetz: Ausgestaltung und Wirksamkeit

Die Konstruktion der CO₂-Steuer im neuen Klimaschutzgesetz ist sehr beschränkt. **Nicht betroffen** sind:

- alle Groß- und Größt-Emittenten aus der Industrie, der Energiewirtschaft und dem Binnen-Luftverkehr: diese werden seit 2005 von einem ganz anderen System erfasst, nämlich dem EU-weiten ETS = EU-Emissionshandelssystem. **Das aber funktionierte die meiste Zeit so gut wie gar nicht.** Das sind 40 bis 50 % der deutschen Emissionen;
- die Nicht- CO₂-Emissionen (Methan usw.) werden ebenfalls nicht erfasst, das sind etwa 12 % der deutschen Treibhausgas-Emissionen;
- der internationale Flug- und Schiffsverkehr: Diese Emissionen sind in überhaupt keiner nationalen Statistik aufgeführt, sondern quasi als Fußnote in der weltweiten Emissionssumme mit enthalten. Seit kurzem gibt es Reduzierungsabkommen (erstmalig überhaupt), die aber erst weit nach 2020 wirksam werden sollen.

Es bleiben noch rund 40 % der deutschen Treibhausgas-Emissionen, die von dieser CO₂-Abgabe berührt werden. Die **Regierung geht nach Pressemeldungen** wohl von 360 Mio. Tonnen CO₂ aus – 42 % der THG-Emissionen 2018, siehe obige Tabelle. Es geht um Heizung und Warmwasser in Gebäuden, kleine Industrien und Handwerker,

Autoverkehr. Die Abgabe soll ab 2021 erhoben werden, beginnend mit einer Höhe von 25 Euro pro Tonne CO₂, das entspricht etwa 6 bis 7 Cent pro m³ Erdgas oder pro Liter Heizöl/Benzin/Diesel. Die Abgabe steigt in den Folgejahren sukzessive auf 35, 45, 50, 55 Euro in 2025. 2026 wird sie umgewandelt in ein Zertifikatesystem (das heißt, für die Emission muss ein kostenpflichtiger Erlaubnisschein erworben werden), was in diesem Fall für die Verbraucher faktisch bei einer CO₂-Abgabe bleibt, allerdings eine, die - marktabhängig - zwischen 55 und 65 Euro schwanken kann. Für 2027 und Folgejahre gibt's noch keine Bestimmungen außer, pauschal, der Weiterführung des Zertifikate-Systems mit zunehmender Verknappung der CO₂-Erlaubnisscheine (ausführlich zu einem solchen System: [Garnreiter, 02.09. 2019](#)).

Wieviel Emissionsreduzierung wird die CO₂-Abgabe bewirken? Gehen wir vom höchsten Wert = 55 Euro pro Tonne aus, dann sind das etwa 12 bis 16 Cent pro m³ Gas oder pro Liter Öl. Beim Heizmaterial bedeutet das eine Preiserhöhung um etwa 20 %, bei Kraftstoffen gut 10 %. Nehmen wir 15 % als mittlere Preiserhöhung. Die Nachfrage-Preis-Elastizität (= Nachfrageänderung in % bei einer Preisänderung um 1 %) **liegt bei diesen Gütern in der Regel erheblich unter 1, bei etwa 0,5**, aber nehmen wir großzügig 1. Dann bewirkt die CO₂-Abgabe im Endausbau 2025 (15-%ige Preiserhöhung) eine CO₂-Reduzierung um 15 %. Da aber nur um die 40 % der gesamten Treibhausgase überhaupt von dieser Maßnahme erfasst werden, kommt es folgerichtig auch nur zu einer Reduzierung um 15 % von diesen 40 % - also um 6 % der tatsächlichen gesamten jährlichen Emissionen. Allerhöchstens! Dies ist das Ergebnis der wichtigsten Maßnahme der deutschen Klimaschutzpolitik. Das ist erbärmlich angesichts des grellen Selbstlobes und angesichts der Klimaschutz-Notwendigkeiten: Denn 37 % Reduzierung des 2018er Wertes (866 Mio. Tonnen, siehe Tabelle) ist erforderlich, um auf den angestrebten 2030er Wert (543 Mio. Tonnen) zu kommen.

Umverteilung an die Strom- und Kraftstoff-Vielverbraucher: Man könnte die Einnahmen in gleichen Prokopf-Beträgen an die Bevölkerung zurückgeben (wie in der Schweiz): das wäre ein Beitrag zur Einkommens-Vergleichsmäßigung gewesen. Aber nein: der Großteil der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe (in 2021: 360 Mio. Tonnen mal 25 Euro = 9 Mrd. Euro), nämlich mindestens 5 Mrd. Euro, soll für eine Reduzierung des Strompreises verwendet werden. Es geht um die Senkung der EEG-Umlage (Umlage aufgrund des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, derzeit 6 bis 7 Cent/kWh). Es könnte eine Senkung um 2 Cent/kWh veranlasst werden, Genaueres wird im Frühjahr 2020 festgelegt. Das ist zum einen sehr kontraproduktiv, weil der dadurch bewirkte Anreiz zu Strommehrverbrauch auf lange Zeit noch zu einem Mehrverbrauch von Kohlestrom führt. Je mehr Strom verbraucht wird, desto später wird man aus der Kohlestromerzeugung aussteigen. Zum anderen: Es werden auch einige Großverbraucher von Strom entlastet, die sich - weil vom EU-ETS erfasst - an dieser CO₂-Abgabe überhaupt nicht beteiligen. Die so diskutierte CO₂-Abgabe ist insoweit also auch ein Instrument zur Subventionierung der Großindustrie zulasten der Bevölkerung.

7 bis 16 Cent CO₂-Abgabe pro Liter in 2021 bis 2025 bedeuten Verteuerungen um etwa 0,4 bis 1 Cent pro Kilometer. Das Klimaschutzgesetz sieht eine Erhöhung der

Pendlerpauschale um 5 Cent pro Kilometer vor, ab 2024 sogar 8 Cent, das heißt eine Subventionierung der Pendler-Vielfahrer um ein Vielfaches ihrer tatsächlich gestiegenen Kosten. Das ist ein glatter Anreiz, mehr und weiter zu pendeln, ein schöner Erfolg für Andi Scheuer und seine Autokonzerne.

3.3 Anmerkung zu Kohle und Wind

Die **Kohlestromfrage** ist von **außerordentlicher Bedeutung**: 2017 emittierten die deutschen Kohlekraftwerke 222 Mio. Tonnen CO₂, mehr als ein Viertel der gesamten deutschen CO₂-Emissionen.

Anfang 2019 legte die Kohlekommission ihren Bericht zum deutschen Kohleausstieg vor. Darin zeichnet sie einen Weg zum Ausstieg in 2038, der eventuell auf 2035 vorgezogen werden könnte. Wie im angegebenen Kommentar begründet ist der Ausstieg à la Kohlekommission

- **ungeheuerlich verspätet**: Einen großen Teil des Kohlestroms könnte man praktisch sofort, problemlos innerhalb sehr weniger Jahre eliminieren, und zwar erstens durch den Verzicht auf Stromexport (der Nettostromexport beträgt etwa ein Zehntel der Erzeugung und geht vor allem in Nicht-Kohle-Länder) und zweitens durch Mehreinsatz der unterausgelasteten oder sogar still stehenden Gaskraftwerke.
- **ungeheuerlich teuer** (bzw. **ungeheuerlich lukrativ**): Die Kohlekommission empfiehlt Entschädigungszahlungen / Stilllegungsprämien für die Betreiber. **RWE setzt eine Forderungsmarke von bis zu 1,5 Mrd. Euro pro Gigawatt (GW = Mio. kW) Kapazität**. Das dürfte durchaus in der Größenordnung der damaligen Baukosten liegen. Jahrzehntelang Gewinne aus billigem Kohlestrom - und dann Erstattung der vollen Investitionskosten. Die Kommission schlägt 0,6 Mrd. Euro pro GW vor. Bei einer Kohle-Kraftwerks-Kapazität von 43 GW errechnet sich jedenfalls ein hübsches Sümmchen an womöglich drohenden Zahlungen seitens des Steuerzahlers. Man hätte das auch sehr viel einfacher haben können: mit einem Mindestpreis für die CO₂-Zertifikate im bestehenden EU-ETS-Zertifikatesystem, dem die Energiewirtschaft unterliegt. Einen Mindestpreis hat die Klimaschutzbewegung immer gefordert, sogar manche Staaten (Großbritannien) haben das auf nationaler Ebene eingeführt, aber die deutschen Regierungen und die EU waren immer strikt dagegen. Höhere Zertifikate-Preise hätten den Kohlestrom schon vor Jahren unrentabel machen und damit zurückdrängen können. **Aktuell**: die von Anfang 2018 bis Sommer 2019 gestiegenen Zertifikate-Preise (heute etwa 25 Euro pro Tonne) wirken offensichtlich schon gegen den Kohlestrom. **Von 2018 auf 2019 sinkt die Kohlestromerzeugung voraussichtlich um etwa 25 %**. Wodurch? Halbierung des Nettostromexportes (dadurch 30 TWh weniger Erzeugung), längere Laufzeiten der Gaskraftwerke, gutes Windjahr. Geht also doch!

In der Klimagesetzgebung wird der Teil Kohlestrom gerade endverhandelt. Statt ordentlich über die Ergebnisse der Kohlekommission hinaus zu gehen, zeichnet sich ein womöglich noch schwächeres Ergebnis ab als es die Kommission nahelegte. Hatte diese noch Zwischenziele beim Ausstieg eingebaut, so fehlen solche im Regierungsentwurf völlig. Erst 2030 dürfen „nur noch“ 17 GW Kohleleistung (also immer noch 40 % des heutigen Bestandes) am Netz sein. Danach wäre es sogar gesetzeskonform, bis Ende der 2020er Jahre mit voller Leistung und voller Auslastung

Kohlestrom zu erzeugen. Es ist unglaublich, völlig irre!

Das Gegenstück ist der **Windstrom**, anerkanntermaßen die wichtigste regenerative Energiequelle beim Umbau der Stromerzeugung. Statt ihren Ausbau zu forcieren, legt Maßnahme Nummer 48 einen Mindestabstand von 1000 Metern fest zwischen Windanlage und bewohnten Gegenden. Dies gilt auch für den Ersatz bestehender Anlagen. Damit reduzieren sich die möglichen Windkraftflächen um 60 %. Damit dürfte das Ziel, den Anteil Regenerativer am Stromverbrauch von heute 35 % auf 65 % in 2030 zu heben, nur sehr sehr schwer erreicht werden können, geschweige denn der weitere Ausbau nach 2030 in Richtung 100 %. Womöglich sinkt die Windkraftkapazität sogar, wenn die alten Anlagen wegen der Mindestabstandsregelung nicht mehr durch modernere Anlagen ersetzt werden dürfen.

Bereits heute ist der Windkraftzubau dramatisch eingebrochen. Von 2015 bis 2017 wurde jährlich eine Kapazität von etwa 5 GW gebaut. 2018 waren es noch 3,2 GW, in diesem Jahr bis September nur noch 0,5 GW. Wesentlicher Grund ist eine veränderte, verschlechterte Genehmigungs- und Förderpraxis (Ausschreibung und Versteigerung von Windparkflächen statt bislang fester Zuschläge auf den Einspeisepreis). Zigtausende Beschäftigte sind dadurch arbeitslos geworden, das ist ein Mehrfaches der im Kohleabbau und in Kohlekraftwerken insgesamt Beschäftigten. Bei der Solarenergie lag der Tiefpunkt im Jahr 2014, seither ist ein sehr langsamer Wiederaufschwung zu verzeichnen. Sowohl beim Solar- wie auch beim Windstromausbau müssten aber kontinuierlich jedes Jahr mindestens oder mehr als die bisherigen Spitzenwerte an Zubau erreicht werden, um das 65-%-Ziel zu erreichen (1, 2). Noch dazu, wo der Stromverbrauch massiv steigen soll (Stichwort Sektorkopplung) durch die neuen Anwendungen im Verkehr (E-Auto, weitere Bahn-Elektrifizierung und Ausbau), in der Beheizung (Wärmepumpen zur Nutzung regenerativer Erdwärme) und auch in der Industrie (Umbau der Stahlerzeugung). Darauf sind auch die Maßnahmen gerichtet, die den Strompreis auf Dauer senken und dadurch den Verbrauch anreizen sollen. Mit der Verlangsamung des Windkraftzubaus kommt ein Ausstieg aus der Kohle natürlich ewig nicht in Frage – vielleicht ist das das Konzept in der Ausstiegsgespräch von Regierung und Stromwirtschaft.

Jedenfalls sind das im Grunde überhaupt nicht auflösbare Widersprüche. Aber sie werden nirgendwo in den Regierungspapieren angesprochen oder erörtert, das interessiert einfach nicht. Hauptsache, man hat ein schönes vorzeigbares Fernziel, hier die 65 % Regenerativanteil.

Fazit

Es sind nicht Fahrlässigkeit oder Dummheit, die solche völlig unzulänglichen Ergebnisse zeitigen. **Es ist das aktive Ignorieren der Notwendigkeiten und das bewusste Torpedieren forcierter Anstrengungen zur Rettung des heutigen Klimazustandes.** Gegen höchste Dringlichkeit und gegen die dringlichsten Aufrufe und Sonntagsreden stehen eine 1000-Meter-Abstandsregelung und lächerliche Flugsteuern.

Gegen das Interesse am Klimaschutz steht das Profitinteresse der großen

Konzerne: der Autoindustrie im Verkehr, der Energiewirtschaft in der Kohlefrage, der mit EU-weit 60 Mrd. Euro subventionierten industrialisierten Landwirtschaft, das Verlangen nach Billigstpreisen der Strom-Größtverbraucher in Chemie, Metalle, Papier, die ungezähmte Wachstumsideologie der Flugzeugindustrie ...

Elmar Altvater hat recht: Angesichts der Drohung der Klimakatastrophe wird eher die Existenz des Planeten in Frage gestellt als die des kapitalistischen Wirtschaftssystems.

4. Und unsere Alternative? Einige wenige Stichworte zu einer wirklichen Politik Richtung Klimaschutz

Der **marktwirtschaftliche Preishebel**, der unmittelbar systemimmanente Ansatzpunkt, sollte nicht ignoriert werden. Im Gegenteil, man muss ihn richtig nutzen und effizient einsetzen:

- Es wäre völlig verkehrt, begleitend zur CO₂-Steuer den **Strompreis** zu senken, solange der Ausstieg aus dem Kohlestrom nicht vollzogen ist. Preissenkung bedeutet Mehrverbrauch, das bedeutet späteren Ausstieg, und das wiederum heißt mehr Kohlestrom. Ein E-Auto mit Kohlestrom ist klimaökologisch nicht besser als ein Diesel-Verbrenner.
- Analog zur CO₂-Steuer müsste **im ETS-System der EU ein Mindestpreis** eingeführt werden, der den Ausstieg aus der Kohle und den Aufschwung der regenerativen Stromerzeuger radikal beschleunigt. Die EU verweigert sich seit Jahren dieser Forderung.
- Im Bereich der **Industrie** brauchen wir andere Preisstrukturen. Statt extrem niedriger Preise (vor allem, aber nicht nur, für Strom) für industrielle Größtverbraucher brauchen wir als Anreiz zur Umstellung auf emissionsärmere Produkte und Verfahren sehr viel höhere Preise, vielleicht eine Verfünffachung. Alternativ müssen die ökologisch am wenigsten schädlichen Verfahren vorgeschrieben werden. Einer Abwanderung in ökologisch nicht strenge Länder und dem Import aus solchen Ländern (so genannte Carbon leaks) kann man mit einem Verfahren wie mit dem MWSt-Ausgleich beim Grenzübertritt begegnen.
- Die jährlichen milliardenschweren **Subventionen für die fossil-atomare Wirtschaft** zu streichen ist ein zentraler Punkt (Steuerfreiheit für Kerosin, Subvention für Flughäfen, für den Kohleausstieg, für die atomare Endlagerung usw.).
- Der **internationale Handel** muss viel stärker reglementiert werden, der bizarre Unfug von Transporten von Halbfabrikaten quer durch die Erdteile, um den Kostenvorteil eines kleinen Verarbeitungsschrittes irgendwo mitzunehmen, muss beendet werden. Der erste (aber sicher nicht ausreichende) Schritt könnte eine massive Verteuerung der Transportkosten sein. 2017 wurden 1050 Millionen Tonnen Waren über die deutschen Grenzen (rein plus raus) transportiert, 13 Tonnen pro deutschen Bürger. Ein ungeheurer Transportirrsinn. Hier geht es nicht nur um das Klima, sondern auch um andere Schadstoffemissionen, um Landschaftszerstörung, um Straßenbaukosten, um Verkehrstote.

Ein starker **öffentlicher Wirtschaftssektor** sollte aufgebaut werden. Unser Wirtschaften muss umorientiert werden, weg vom Konkurrenzzwang und dem Zwang

zur privaten Profitmaximierung, hin zu einem Wirtschaften auf der Basis demokratisch und gemeinsam gefasster Beschlüsse bei Orientierung am Gemeinwohl, an den gemeinsamen Interessen der Gesellschaft:

- **Kern der Umgestaltung** sollten die **Stadtwerke** als öffentliche, demokratisch kontrollierbare, am Gemeinwohl statt am Gewinnmaximum ausgerichtete Unternehmen sein; sie müssen die Kompetenzzentren werden für die Energiewende; Stadtwerke-Zusammenschlüsse übernehmen die Funktionen der Energiekonzerne (Energieimporte, große Speicher, große Kraftwerke, nationale Verteilung, Forschung).
- Der **kommunale Wohnungsbau** muss massiv ausgeweitet werden: Viele und energetisch vorbildliche Wohnungen müssen gebaut bzw. modernisiert werden. Ein hoher Anteil gemeinwirtschaftlicher Wohnungen senkt das Mietpreisniveau und erlaubt eine forcierte Durchsetzung ökologisch guter Standards.
- Die **Verkehrswende** in Konzernhand führt zu drei Tonnen schweren Batterieautos. Sie muss in die öffentliche Hand gelegt werden. Kommunen und ihre Verbände müssen die Dominanz in der Gestaltung des künftigen Verkehrswesens haben (ÖPNV, Carsharing usw.).
- Die **staatliche Forschungstätigkeit** (Windanlagen, Speicher, Batterien, Power-to-Gas usw.) muss ausgeweitet werden, inhaltlich gelenkt nicht nach Konzernbedürfnissen, sondern nach demokratisch beschlossenen Zielen. Die Ergebnisse dürfen nicht mehr an die Konzerne verschenkt werden, wie das etwa bei Atom und Kohle jahrzehntelang der Fall war, sondern die Ergebnisse müssen in den eigenen (z.B.) Stadtwerke-Zusammenschlüssen verwertet werden, und können dann auch günstig an arme Länder weiter gegeben werden, damit auch dort qualifizierte Klimaschutztechnik verfügbar ist.

Luxuswirtschaft, individuell und gesellschaftlich: Die hier und weltweit ungleiche Verteilung der Lebenschancen (künftig durch den Klimawandel noch ungeheuer verschärft) und der blinde Wachstumswahn müssen abgebaut und beendet werden. Wir müssen eine Art klimaverträglichen Lebenswandel finden, ein Gutes-Leben-für-Alle. Wir benötigen mit Sicherheit eine starke Verringerung der weltweiten industriellen Produktion, um langfristig nachhaltig leben zu können.

- **Luxusproduktion**, ein riesiges, ausuferndes Gebiet: Zugespitzt geht es letztlich um das Recht des Porschefahrers auf Freiheit oder des Reiselustigen auf bedingungslose Flugreisen gegen das Recht der Vielen auf eine auch künftig lebenswerte Umwelt. Atmosfair alleine ist zu wenig. Wir sollten die Firma Porsche beenden (desgleichen auch die Produktion von mehreren Tonnen schweren überdimensionierten E-Autos) und das Recht auf Flugreisen kontingentieren. Das wäre der Anfang einer Diskussion über die Notwendigkeit von Luxusprodukten in einer ökologisch immer fragiler werdenden Welt.
- **Unproduktive Wirtschaft**, ein gesellschaftlicher Luxus, den wir loswerden müssen: Jenseits der individuellen Luxusfrage geht es um Wirtschaftsgruppen wie die Werbewirtschaft, die Finanzanlagenberater, den überbordenden Bereich der Wirtschaftsrechtsanwälte und Steuerberater, die Interessenvertreter und Lobbyisten, die Animateure der Wegwerfmentalität usw.: All das ist im Marxschen Sinne unproduktiv, diese Aktivitäten schaffen nicht wirklich gesellschaftlichen Reichtum, sie kümmern sich nur um die Verteilung der geschaffenen Werte bzw. des

erzielten Einkommens. Aber sie emittieren, nicht zu knapp, Treibhausgase.

Quellen

- Franz Garnreiter (28.11.16): Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung
- Franz Garnreiter (11.02.19): Die Kohleausstieg-Kommission_Klima auf den Lippen Subventionsabgreifen im Herzen
- Franz Garnreiter (24.05.19): Die CO₂-Steuer - ein unzureichendes Lenkungsinstrument für den Klimaschutz
- Franz Garnreiter (02.09.19): Markttheorie_Wie rechtfertige und verstärke ich die Sintflut neben uns
- Franz Garnreiter (02.09.19): Das Emissionshandelssystem der EU. Totales Systemversagen und dennoch Bestrebungen zur Ausdehnung
- Franz Garnreiter (03.09.19): Die kommende CO₂-Abgabe - ein Fortschritt für die Klimapolitik?
- BDEW (19.12.19): Pressegespräch Key Facts Strom 2019
- Bundesregierung: Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030
- IMF (Mai 2019): Fiscal Policies for Paris Climate Strategies
- PIK (November 2018): Eckpunkte einer CO₂-Preisreform für Deutschland
- Sachverständigenrat: Sondergutachten 2019. Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik
- Umweltbundesamt (2016): Wirkungsanalyse bestehender Klimaschutzmaßnahmen