

"Klimaschutz nicht mehr im Konjunktiv"

Heißer Sommer, Fridays for Future, Europawahl und EU-Strafen: Das politische Berlin nimmt die Klimakrise plötzlich ernst. Viele Parteien haben Konzepte dazu vorgestellt. Was wollen sie und was bringt das? Übersicht und Einschätzung
Interview **Bernhard Pöttertaz: Herr Lenck, Deutschland muss bis 2050 seine Treibhausgas-Emissionen praktisch auf null bringen, um die Klimaziele zu erreichen. Die Parteien haben dafür ihre Ideen vorgelegt. Reicht das?**
Thorsten Lenck: Die Parteien haben aufgeschrieben, was sie teilweise seit Langem sagen. Der wichtigste Punkt ist aus meiner Sicht die Einführung eines CO₂-Preises. Seit 2003 machen wir kräftig **Energiewende**, aber wir haben einen Schiefstand bei den **Energiepreisen**. Die **Energiesteuer** auf Strom, Gas, Heizöl, Benzin und Diesel hat sich seitdem nicht verändert. Deshalb ist es immer noch günstiger, Heizöl und Diesel zu nutzen als umweltfreundlichere Techniken. Das steht den Klimazielen entgegen. Und weil wir so lange nichts gemacht haben, müssen wir jetzt schnell reagieren. Zumindest das haben die Parteien jetzt wohl begriffen.

Ohne einen CO-Preis ist das alles nichts?₂

Das ist wie beim Hausbau. Sie brauchen ein Fundament, das ist der CO₂-Preis. Aber Sie brauchen auch Wände und ein Dach. Das sind die anderen Maßnahmen.

Stimmt denn die Richtung der Konzepte?

Das kommt auf die Vorschläge an. Die FDP beispielsweise will statt eines CO₂-Preises Wärme und Verkehr in den Emissionshandel überführen. Dann würden wir europaweit das CO₂ da reduzieren, wo es am billigsten ist. Also gäbe es in Europa weniger Strom aus Kohle und mehr aus Gas. Das wäre ein Fortschritt bei den CO₂-Emissionen in der EU - aber kurzfristig nicht für die deutschen Ziele bei Wärme und Verkehr.

Alle reden davon, bis 2050 mit den Emissionen auf null zu kommen. Führen uns die Konzepte dahin?

Die Vorschläge sollen ja ein Einstieg sein. Allein über Bepreisung wird es nicht gehen. Wir brauchen auch gesetzliche Regeln und Fördermaßnahmen bei Verkehr und Gebäuden. Da müssen wir jetzt beherzt anfangen, um falsche Investitionen wie in neue Ölheizungen zu verhindern. Wenn wir weiter so wenig tun, müssen wir irgendwann Riesenschritte machen und etwa den Verbrennungsmotor verbieten. Es ist doch viel sinnvoller, langfristig in umweltschonende Technik zu investieren, damit wir ohne Komfortverlust heizen und uns durch die Stadt bewegen können - ohne Öl und Gas. Diese Debatte haben wir ja schon 1989 geführt, und außer dem Emissionshandel ist nichts passiert. Damals hätten wir mit 8 Euro pro Tonne CO₂ anfangen können, heute reicht das nicht mehr.

Wie viel braucht man denn? Die Grünen wollen 40 Euro pro Tonne.

Als Einstieg ist das nicht schlecht. Die ersten vermiedenen Tonnen sind relativ günstig, danach kommen die teureren Sachen. Keine Partei schlägt ja derzeit die harten Maßnahmen vor, das wären vielleicht 200 Euro im Verkehr und 100 Euro in den anderen Bereichen.

Angenommen, die Kanzlerin ruft morgen an und will wissen, was die wichtigsten Elemente für den Klimaschutz wären. Was sagen Sie ihr?

Der CO₂-Preis ist das Wichtigste, damit stellen sie Wirtschaftlichkeit über längere Zeit her. Wie die Franzosen das gemacht haben, die sind bis 45 Euro gekommen ohne jeden Protest. Zweiter Punkt: die Wärme- und Verkehrswende starten. Wir müssen viel schneller die Gebäude sanieren. Und Fahrzeuge, die viel Sprit verbrauchen, müssen teurer werden, saubere Fahrzeuge billiger. Die Industrie wird Prozesse auf Wasserstoff umstellen. Da würde eine Quote für grünen Wasserstoff helfen. Dazu Effizienz fördern, denn auch **erneuerbareEnergien** haben wir nicht unbegrenzt zur Verfügung.

Sie haben Frankreich angesprochen. Da ging das ja schief, die Gelbwesten waren auf den Barrikaden.

Da muss man genau hinsehen. Das Fass war bereits voll, als die Erhöhung der Dieselsteuer dazukam. Die Regierung hatte die Vermögensteuer abgeschafft und damit den Reichen geholfen, bei den Armen aber Transferleistungen und Renten

weniger erhöht als geplant und die Tabaksteuer heraufgesetzt. Dem Präsidenten haben die Menschen nicht abgenommen, dass er die soziale Schere schließen wird. Denn die Einnahmen aus dem CO₂-Preis wird in Frankreich nicht an die Menschen zurückgegeben. Die Situation war also ganz anders, als sie derzeit in Deutschland ist.

Sie meinen, es gibt eine Chance, dass sich etwas bewegt?

Die Politik sollte jetzt den Mut haben zu sagen: Wenn du viel CO₂ verursachst, wird es dich etwas kosten. Nur so können wir die Klimaziele einhalten. Politiker fürchten, dass sich die Bevölkerung dagegen wehrt. Aber es gibt Umfragen, nach denen eine solide Mehrheit eine Reform der **Energiesteuern** will. Es wird immer argumentiert mit der armen Pendlerin, die in einem ungedämmten Haus lebt und überlastet wird. Es gibt diese Fälle, aber es sind weit weniger als 5 Prozent der Bevölkerung. Für die brauchen wir besondere Härtefallregelungen.

Warum traut sich die Politik nicht, wenn Leute es wünschen?

Es verändert sich ja gerade etwas. Die Debatte war noch nie so groß, das zeigen auch die Pläne der Parteien, das zeigen Fridays for Future und der Druck, der über die Strafzahlungen aus Brüssel kommt. Wollen wir wirklich 60 Milliarden Euro für Klimazielerverfehlungen an die anderen Länder zahlen oder das Geld lieber hier investieren? Wir haben lange die Formulierungen gehört: Wenn wir etwas für das Klima tun wollen, dann könnten wir mal was tun. Das Wenn hat sich geändert - es ist jetzt kein Konjunktiv mehr. Das "Wir könnten mal etwas tun" ist zu einem "Wir werden das tun, um die Klimaziele zu erreichen". Das ist eine große Veränderung.

Thorsten Lenck, 42, ist Diplom-Ingenieur und Projektleiter beim Thinktank Agora **Energiewende**. Zu seinen Schwerpunkten gehören die Themen Strommarktdesign und **erneuerbareEnergien**.



SPD

Was die SPD per "10-Punkte-Papier" vorgestellt hat, ist praktisch "Koalitionsvertrag plus". Sie will jetzt wirklich mal umsetzen, was sie mit der Union vereinbart hat: Ausbau der Erneuerbaren auf 65 Prozent im Strombereich bis 2030, Kohleausstieg bis spätestens 2038, nur noch die halbe Mehrwertsteuer auf Bahntickets. Die sogenannten Deckel, mit denen der Bau neuer Wind- und Solaranlagen begrenzt wird, sollen entfallen, die Prämie für E-Autos unter 30.000 Euro verdoppelt werden. Eine Kerosinsteuer kann sich die SPD vorstellen, aber nur europaweit, anders als die Grünen. Und eine CO₂-Steuer wollen die Sozialdemokraten auch, sagen aber nichts zur Höhe. In Modellen, die das SPD-geführte Umweltministerium errechnen ließ, ist von anfangs 35 Euro pro Tonne die Rede, die bis 2030 auf 180 Euro steigen sollen. Sie solle "aufkommensneutral" sein und an die BürgerInnen zurückgegeben werden. (bpo, mkr)

Grüne

Das "Bund-Länder-Sofortprogramm" zielt darauf, schnell Maßnahmen umzusetzen: Wie von der Kohlekommission vorgeschlagen, wollen die Grünen bis Ende 2022 ein Viertel der Braun- und ein Drittel der Steinkohlekapazität abschalten. Spätere Abschaltungen sollen ohne Kompensation für die Konzerne möglich sein, Strukturhilfen nur fließen, wenn auch die Emissionen sinken. Das Klimaziel für 2030 ist das gleiche wie das der Bundesregierung, minus 55 Prozent. Deckel für den Erneuerbaren-Ausbau wollen die Grünen abschaffen, Stromsteuer und einen CO₂-Preis in Höhe von anfangs 40 Euro pro Tonne CO₂ einführen. Das Geld soll an die Haushalte zurückfließen: 100 Euro pro Kopf plus Stromsteuer-Entlastung. Beim Auto-Neukauf wollen die Grünen Verbrenner belasten ("Malus") und E-Mobile fördern ("Bonus"). Die Investitionen in die Bahn sollen sich erst verdoppeln, dann vervierfachen. (bpo, mkr)

FDP

Von den Freidemokraten kommt ein radikaler Vorschlag: Sie wollen die bisherigen Sorgenkinder beim Klimaschutz, den Verkehr und die Gebäude, in den Europäischen Emissionshandel überführen. Bislang gilt die Pflicht, pro Tonne CO₂ ein Zertifikat zu erwerben, nur für **Energiewirtschaft** und Industrie. Das Bundesumweltministerium lehnt den Vorstoß der FDP ab und verweist auf Richtlinien und Rechtsprechung der EU. Dem hält die Partei ein eigens beauftragtes juristisches Gutachten des Europarechtlers Martin Nettesheim entgegen. So könnten Raffinerien dazu gezwungen werden, Emissionszertifikate für Diesel und Benzin zu kaufen. Die Kosten würden an die Verbraucher weitergereicht, sodass die Preise europaweit steigen und Kohlekraftwerke dichtmachen. Ob das in Deutschland Emissionen senken würde, ist fraglich. Auch die Landwirtschaft ist in diesem Konzept nicht berücksichtigt. (bpo, mkr)

CDU/CSU

Niemand weiß, was die Union beim Klima eigentlich genau will - am wenigsten wohl die Union selbst. Sie setzt vor allem auf Innovationen in der Industrie und mehr Geld für die Forschung. Beim Kohleausstieg will die Partei ebenfalls das Konzept der Kohlekommission umsetzen - ein Gesetzentwurf soll nach der Sommerpause vorgelegt werden. Auch ein Konzept für die Beschleunigung des Ökostromausbaus liegt derzeit noch nicht vor. Ob die Union eine eigene CO₂-Abgabe vertritt, ist intern umstritten. Eine externe und eine interne Kommission arbeiten momentan an entsprechenden Konzepten. Der FDP-Forderung, stattdessen den Europäischen Emissionshandel auszuweiten, halte sie nicht für praktikabel, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel Ende Juni im Bundestag. Denkbar sei aber ein zusätzlicher Emissionshandel in einem "Extrasystem". (bpo, mkr)

Linke

Die Linke hat das radikalste Programm. Sie hat ein Strategiepapier verfasst mit dem Titel "Das Klima, nicht den Kapitalismus retten" und will bis 2030 aus der Kohle aussteigen. Die "20 dreckigsten Kraftwerke" sollen möglichst schnell abgeschaltet werden - was in gewissem Gegensatz zum bisherigen Handeln der Partei in der Brandenburgischen Landesregierung steht. Außerdem sollen die **Energiekonzerne** "vergesellschaftet" werden. Öffentlicher Nahverkehr soll kostenlos werden, der kommunale Wohnungsbau in ökologischer Ausrichtung massiv

gefördert und neue Verbrennungsmotoren ab 2030 verboten werden. All das will die Linke mit einer "Vermögensteuer für Millionäre" finanzieren. Schließlich müsse auch der Schutz von Klima und Natur "gegen die Herrschenden errungen werden". Zur CO₂-Steuer hat die Partei keine einheitliche Haltung. *(bpo, mkr)*



*Stau auf der A9: Würde eine Erweiterung des Emissionshandels auf den Verkehr etwas bringen? Daniel Karmann/dpa
Bernhard Pötter*

Quelle: taz.die tageszeitung vom 12.07.2019, Seite 9

Dokumentnummer: T20191207.5606547

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/TAZ_5b66bc92c0201dd41ddd04ff273d2358c38cea89

Alle Rechte vorbehalten: (c) taz, die tageszeitung Verlagsgenossenschaft e.G.

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH