

Mit mehr Mut fürs Klima die Zukunft gestalten!

Mit dem von der Bundesregierung vorgelegten Klimaschutzprogramm 2030 wird der Einstieg in die dringend notwendige Klima- und Energiewende nicht gelingen. Es ist Zeugnis des Zauderns der Großen Koalition und bleibt deutlich hinter den gesellschaftlichen Erwartungen zurück. Zwar enthält es durchaus richtige und wichtige Ansatzpunkte, wie die Festlegung von Sektorzielen, den Ausbau des ÖPNV oder die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung, es verliert sich aber an wesentlichen Stell-schrauben in Kompromissen und Ankündigungen. Was fehlt ist ein beherztes Signal, dass nur ein gesellschaftliches Umdenken dem Klimawandel Einhalt gebieten kann.

Die Jugend hat erkannt, dass die Klimakrise das „Märchen vom ewigen Wirtschaftswachstum“ (Greta Thunberg) in Frage stellt. Sie fordert, dass die Politik den Weg ebnet für neue Formen der Produktion, des Konsums und der Verteilung und Verwendung unseres gesellschaftlichen Reichtums. Das fordert mehr als eine Politik der kleinsten Schritte, vielmehr ein mutiges Bekenntnis zu innovativen Zukunftskonzepten und einem klaren ordnungsrechtlichen Rahmen, um den Verbrauch der natürlichen Ressourcen dauerhaft zu reduzieren. Mit diesem Papier wollen wir Alternativen in Erinnerung rufen und zeigen, welche Schwerpunkte LINKE Klimapolitik im Landesinteresse setzt.

LINKE Klimapolitik zeichnet sich dadurch aus, sich nicht auf Anreize und die Hoffnung zu begrenzen, der Markt möge ihnen schon folgen. DIE LINKE steht für effektive und zügige Klimaschutzmaßnahmen, denn sie scheut sich nicht vor staatlichen Eingriffen in lukrative, klimaschädliche Geschäftsmodelle. Und auch in Bezug auf klimagerechte Lebensführung lässt DIE LINKE es nicht bei moralischen Appellen oder ökonomischen Anreizen. Wir sind es, die den Blick darauf richten, ob Menschen die materiellen Möglichkeiten haben, sich überhaupt klimagerecht verhalten zu können. Wo fehlt die Bushaltestelle im Dorf oder der Bahnhof? Wo fehlt – trotz Zuschüssen – das Geld für ein Elektroauto? Indem wir die materiellen Voraussetzungen für klimagerechtes Verhalten sichern, schaffen wir die Legitimität dafür, dann auch Verhaltensänderungen *zu verlangen*. Auch beim privaten Verhalten gilt: Von Reichtum geprägter Lebenswandel sorgt für deutlich mehr klimaschädliche Emissionen – und gerade diese Gruppe kann es sich leisten, ökonomischen Klimaschutzanreizen nicht zu folgen. Klimaschutz gibt es nur mit Verbindlichkeit.

Wir begrüßen die Ankündigung der Bundesregierung, Minderungsziele für die Sektoren Energie, Industrie, Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft bis zum Jahr 2030 durch ein Klimaschutzgesetz gesetzlich festzuschreiben und deren Einhaltung zu kontrollieren. Entscheidend wird nun sein, dass das Gesetz tatsächlich klare Verbindlichkeiten vorsieht - hinsichtlich der Ziele, deren zeitlicher Umsetzung und auch hinsichtlich der Konsequenzen einer Nichteinhaltung. Nur dann sehen wir eine Chance, dass Deutschland seinen Verpflichtungen nach dem Pariser Klimaabkommen in Zukunft gerecht wird und die nationalen Klimaschutzziele für 2030 auch erreichen kann.

Da Klimaschutz Priorität und Nachdruck gegenüber anderen Politikzielen braucht, sollte der Klimaschutz zudem endlich als Staatsziel im Grundgesetz verankert werden. Eine entsprechende Initiative Thüringens liegt dem Bundesrat zur Beschlussfassung vor.

Energie- und Mobilitätswende vorantreiben

Das Herzstück des Klimaschutzes ist die Energiewende. Mit ihr steht und fällt die Einhaltung der Pariser Klimaziele. Das Energiesystem der Zukunft muss regional, dezentral, erneuerbar und sozial gerecht sein. Vor diesem Hintergrund wirkt der für 2021 geplante Einstieg in die CO₂-Bepreisung für die Sektoren Verkehr und Gebäude mit gerade einmal 10 Euro pro Tonne CO₂ halbherzig und dürfte kaum die erwünschte klimapolitische Steuerungswirkung entfalten. Experten weisen darauf hin, dass eine entsprechende Lenkungswirkung in den beiden Sektoren erst bei deutlich höheren Festpreisen erzielt werden kann. Die Sinnhaftigkeit der Einführung eines nationalen Emissionshandels in diesen Bereichen ab 2026 darf insgesamt bezweifelt werden. Generell muss darauf geachtet werden, dass eine CO₂-Bepreisung sich nicht zum Nachteil ärmerer Haushalte auswirkt.

Energiewende bedeutet für uns, dass wir uns ganz auf den Ausbau erneuerbarer Energien, die Verminderung des Energieverbrauchs und die Steigerung der Energieeffizienz fokussieren. Das bedeutet: den Kohleausstieg so früh wie möglich realisieren, was sozialverträglich ab 2030 durchaus machbar sein dürfte, dafür die Potentiale der Sonnen-, Biomasse- und Windenergie konsequenter nutzen, zum Beispiel durch Schaffung und Bestandserhaltung von Eigenstromerzeugungskapazitäten. In diesem Sinne beinhaltet das Klimaschutzprogramm durchaus positive Maßnahmen, so zum Beispiel die Abschaffung des 52-GW-Deckels für den geförderten Photovoltaik-Ausbau, der eine Beendigung der Einspeisevergütung für Neuanlagen zur Folge gehabt hätte. Sehr zu begrüßen ist zudem die Absicht, Wasser-, Strom- und andere Speicheranlagen von bestehenden Umlagen zu befreien, damit das Ein- und Ausspeichern von Strom nicht doppelt durch Umlagen und Abgaben belastet wird. Die Besserstellung von Speichertechnologien, einschließlich der Pumpspeicherwerke, ist den LINKEN in Regierungsverantwortung, allen voran Thüringen, schon lange ein großes Anliegen. Auch die Förderung hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen leistet einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der Energiewende. Hier hat die Bundesregierung in Aussicht gestellt, die Kraft-Wärme-Kopplung kompatibel zum Ausbau der erneuerbaren Energien zu fördern. Dies sind kleine Schritte in die richtige Richtung. Insgesamt ist jedoch in dem Programm der Bundesregierung weiterhin nicht erkennbar, wie das Ziel eines Stromanteils der erneuerbaren Energien von 65 % bis 2030 erreicht werden soll, ohne die Ausbauziele auf dem Weg dorthin zu erhöhen und weitere konkrete Maßnahmen zu verankern.

Größere Schritte braucht es auch, damit Deutschland mit einer Strategie für den effizienten Einsatz von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien international nachzieht. Der LINKEN in Regierungsverantwortung geht es dabei nicht darum, mit dem Verweis

auf die Potentiale synthetischer Kraftstoffe ein notwendiges Umsteuern zu Gunsten der Elektromobilität zu verschleppen. Uns geht es darum, mit einer Technologieoffenheit der Energiewende alle Potentiale zu nutzen, eines davon ist Wasserstoff als Speichermedium. Derzeit kann beispielsweise Brandenburg mehr Windstrom produzieren als über die Stromnetze geleitet werden kann. Die daraus folgende Abregelung der Windkrafteinspeisung lässt schon heute erhebliche Mengen an erneuerbarer Energie verpuffen, die stattdessen andernorts weiter konventionell erzeugt wird und CO₂-Emissionen verursacht. Der Ausstieg aus allen fossilen Energieträgern bedeutet auch, dass Gasspeicher, Leitungen und Kraftwerksinfrastrukturen zur Verfügung stehen, die neben Biogas auch für mit Ökostrom erzeugtes Methan nutzbar sind. Infrastrukturen also, die nicht erst ressourcen- und emissionsintensiv neu hergestellt werden müssen. So muss „grüne“ Wasserstofferzeugung – mit der in allen Sektoren Treibhausgase eingespart werden kann – umfassend von Umlagen und Steuern befreit werden.

Dem Verkehrssektor kommt als einer der stärksten Emissionsquellen bei der CO₂-Reduktion eine zentrale Bedeutung zu. Die Energiewende steht hier für den Ausbau des ÖPNV, für eine Stärkung von Bus und Bahn, Rad- und Fußverkehr. Für die Dekarbonisierung des schienengebundenen Nahverkehrs wie auch für emissionsarme LKW und Busse können Antriebe aus regional produziertem, „grünem“ Wasserstoff einen wichtigen Beitrag leisten. Die Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets war überfällig, ebenso wie das Bekenntnis zu einem Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes sowie zur Erhöhung der Attraktivität des schienengebundenen Nahverkehrsnetzes. Es ist jedoch nicht erkennbar, ob mit den im Klimaschutzprogramm vorgemerkten Summen tatsächlich zusätzliches Geld bereitgestellt wird. Für eine nachhaltige Verkehrswende reichen die Mittel keinesfalls. Hierzu bedarf es mehr als nur ein „Aufstocken“, damit Infrastruktur und Kapazitäten der steigenden Nachfrage gerecht werden können und der ländliche Raum nicht abgehängt wird. Auch ist es an der Zeit, sich auf eine Zukunft mit einem fahrscheinlosen öffentlichen Verkehr einzustellen. Die angekündigten zehn Pilotprojekte mit 365 Euro-Tickets für den Nahverkehr zeigen, dass es der Bundesregierung an Mut fehlt, gerade im ÖPNV auf breiter Front neue Wege zu beschreiten. Der Ausbau des Radverkehrs wird eher beiläufig als Ziel erwähnt, der Beitrag eines Tempolimits auf Autobahnen zum Klimaschutz bleibt gänzlich unerwähnt. Auch der Diskussion über die Zukunft des Verbrennungsmotors stellt sich die Bundesregierung nicht. Eine Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs sollte mit einer deutlichen Reduzierung – wenn nicht gar einer Abschaffung – von Nahverkehrsflügen einhergehen.

Die Bundesregierung setzt auf den Ausbau der Elektromobilität. Wie sie dies mit einer Verlängerung von Regelungen für die Förderung des Umstiegs auf den E-PKW bewirken möchte, deren Wirkung bislang überschaubar war, lässt sie offen. Aus Sicht der Bundesregierung hängt die Popularität der E-Mobilität offenbar vorrangig an der Verfügbarkeit der Ladesäuleninfrastruktur. Gewidmet ist dem Vorhaben ein nicht weiter spezifizierter Masterplan Ladesäuleninfrastruktur. Ebenfalls offen bleibt die Höhe der hierfür zur Verfügung stehenden Mittel. Die Bundesregierung sollte möglichst schnell das Vorhaben mit konkreten Vorschlägen untersetzen, wie öffentliche, gewerbliche

und private Ladeinfrastruktur zukünftig gefördert werden sollen. Dies gilt auch für den Masterplan Ladeinfrastruktur, auf dessen Grundlage bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung durch CO₂-arme LKW erbracht werden soll. Sehr zu bedauern ist, dass die Bundesregierung nicht auch ein Ziel für die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene gesetzt hat. Auch hier kann die Lösung nur in der deutlichen Reduzierung des LKW-Verkehrs im Zusammenspiel mit dessen Elektrifizierung liegen. Im Luftverkehr bekennt sich die Bundesregierung zwar zum Umstieg vom Flieger zur Bahn, aber mit der Erhöhung der Luftverkehrsabgabe und der geplanten Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes dürfte es auch in Zukunft keinen ökonomischen Anreiz geben, auf das Fliegen zu verzichten. Ein konsequentes Handeln bedeutet im Luftverkehr, Subventionen für Flughäfen zu prüfen und auf EU-Ebene auf eine einheitliche Kerosinbesteuerung hinzuwirken.

Energie- und Klimawende regional verankern und soziale Gerechtigkeit wahren

Die Klima- und Energiewende wird nur dann erfolgreich sein, wenn sie sozial gerecht und durch die Bürgerinnen und Bürger mitgestaltet wird. Die Klima- und Energiewende muss daher sozial abgefedert werden, damit Lasten nicht einseitig und nicht von den Ärmsten getragen werden. Die geplante Erhöhung des Wohngelds um 10% ist daher ein Muss, um Belastungen durch steigende Heizkosten auszugleichen. Ob jedoch die Be- und Entlastungen der Bürgerinnen und Bürger unterm Strich in einem angemessenen Verhältnis stehen, ist auf den ersten Blick nicht erkennbar. Dafür sind die Berechnungen zu pauschal und intransparent. Die geplante stufenweise Absenkung der EEG-Umlage dürfte jedoch im Geldbeutel kaum ins Gewicht fallen, eine Abschaffung der Stromsteuer würde die Bürgerinnen und Bürger deutlich stärker entlasten.

Die Bundesregierung beabsichtigt die Prüfung von Änderungen im Mietrecht, die eine begrenzte Umlagefähigkeit der CO₂-Bepreisung vorsehen. Derartige Änderungen sind überfällig und unverzichtbar, um einer 1:1-Durchreichung erhöhter Heizkosten auf den Mieter entgegenzuwirken. Aber auch die Kosten für den Austausch einer Heizungsanlage oder für die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden dürfen nicht einfach auf die Mieterinnen und Mieter abgewälzt werden können. Bei der Neugestaltung der Bundesförderung für effiziente Gebäude sollte auch das Ziel der warmmieten-neutralen Sanierung integriert werden. Die Bundesregierung will die Mittelausstattung des Programms erhöhen – sie sollte dies kräftig tun, um Energiespar- und Beschäftigungseffekte gleichermaßen auszulösen. Von der steuerlichen Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen profitieren nur Haushalte mit höheren Einkommen. Deswegen geht das Vorhaben, zum Beispiel Personen ohne oder mit nur geringer veranlagter Steuerschuld durch Zuschüsse zu fördern, in die richtige Richtung.

Die Anhebung der Pendlerpauschale stellt einen Versuch dar, Klimalasten zu kompensieren und strukturpolitischen Notwendigkeiten Rechnung zu tragen. Denn gependelt wird überwiegend aus ländlichen und/oder strukturschwachen Räumen. Diese Gebiete dürften durch klimapolitische Maßnahmen nicht weiter an Attraktivität verlieren. Doch die Anhebung der Pendlerpauschale – jedenfalls in ihrer derzeitigen Form – stellt nicht

das geeignete Mittel dar, um klima-, sozial- und strukturpolitische Handlungsnotwendigkeiten in Einklang zu bringen. In den Genuss einer relevanten Entlastung würden nur diejenigen kommen, die bedingt durch ihr Einkommen entsprechend hohen Steuersätzen unterliegen. Menschen mit geringeren Einkommen und entsprechend geringeren Steuersätzen haben von der Erhöhung der Pendlerpauschale wenig. Ziel muss sein, Pendlerinnen und Pendler mit Benzin- oder Diesel-Kfz ohne soziale Verwerfungen in die Lage zu versetzen – und dann auch von ihnen zu verlangen –, auf verlässliche ÖPNV-Angebote umzusteigen und wo diese noch fehlen, auf elektrobetriebenen Individualverkehr. Die Kompensation erhöhter Treibstoffpreise in Verbindung mit der Erhöhung der Pendlerpauschale entfaltet indes keine hinreichende Steuerungswirkung weg vom fossilgetriebenen Individualverkehr.

Mit dem Ausbau des ÖPNV sollten insbesondere Mobilitätskonzepte gefördert werden, die auf eine bessere Anbindung des ländlichen Raums zielen. Ein günstiger ÖPNV mit einer guten Anbindung ist auch im ländlichen Raum ein gewichtiges Argument, das Auto stehen zu lassen. Neben der geplanten Einführung des Deutschlandtakts sollte auch eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum gegeben werden, damit die Anbindung zum nächsten Oberzentrum im Stundentakt der Standard wird.

Klima- und Strukturpolitik müssen sich ergänzen, nicht gegenseitig ausspielen. Doch ein Großteil der geplanten Maßnahmen des Bundes geht finanziell zu Lasten der Länder und belastet deren Haushalte bis 2023 im Volumen von rund 1,4 Milliarden Euro. Dieses Geld wird an anderer Stelle fehlen. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Neben einer Klimapolitik, bei der die Mindereinnahmen der Länder vom Bund kompensiert werden, müssen auch noch ausreichend Gelder für ein neues gesamtdeutsches Fördersystem für strukturschwache und ländliche Räume zur Verfügung gestellt werden. Denn gerade die Akzeptanz der Klimapolitik in den ostdeutschen bzw. strukturschwachen Ländern dürfte entscheidend davon abhängen, dass wir weiterhin den wirtschaftlichen Aufholprozess mit staatlichen Mitteln unterstützen können. Deswegen ist auch die strukturpolitische Abfederung des Kohleausstiegs in den betroffenen Regionen unverzichtbar und deswegen fordern wir gleichfalls für die Beschäftigten besonders betroffener Industriezweige, wie insbesondere der Stahl- und Automobilindustrie, eine aktive Unterstützung.

Wir sehen die Zukunft der Energieversorgung in einer bürgernahen und regional verankerten Energiepolitik. Dies umfasst die Überführung von Strom- und Wärmenetzen in die öffentliche Hand, die Stärkung kommunaler Stadtwerke oder die Förderung von Bürgerenergieprojekten. Wir fordern seit langem, dass Investoren verpflichtet werden, Standortgemeinden eine Beteiligung an neuen Windkraftanlagen, Photovoltaik-Kraftwerken und Energiespeichern anzubieten. Insofern ist es zu begrüßen, dass nach den Plänen des Klimakabinetts Kommunen künftig eine finanzielle Beteiligung am Betrieb von Windrädern erhalten sollen.

Mit der für 2020 angekündigten Aufstockung der energetischen Stadtsanierung sollte auch das Ziel weiter verfolgt werden, einzelne Klimaschutzmaßnahmen auf kommunaler Ebene sinnvoll zu verbinden, zum Beispiel durch die Förderung umweltfreundlicher Quartiers- und Mobilitätskonzepte. Städte und Kommunen brauchen die Unterstützung von Bund und Ländern bei der Förderung nachhaltiger Mobilität. Für den weiteren Ausbau des ÖPNV sollten daher die Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nicht erst ab 2025 auf 2 Mrd. Euro jährlich angehoben werden, sondern spätestens ab 2021. Positiv zu bewerten ist das Vorhaben, dass Länder und Kommunen eigene Emissionsanforderungen für Busse, Taxen und Mietwagen festlegen können.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung eine Sammlung vielfältiger Einzelmaßnahmen darstellt, von denen einige für sich genommen durchaus sinnvoll sein mögen. In erster Linie ist das Programm jedoch Ausdruck eines fehlenden Gestaltungsanspruchs der Großen Koalition. Was dringend notwendig wäre und was der Regierung offenkundig fehlt, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept ordnungspolitischer Weichenstellungen, das die Einhaltung der Pariser Klimaziele tatsächlich ermöglicht und den Maßstäben der Wissenschaft sowie den berechtigten Erwartungen der jungen Generation und weiterer Teile der Gesellschaft gerecht wird.

Bodo Ramelow
Thüringen

Klaus Lederer
Berlin

Kristina Vogt
Bremen