

Nachdem ein vielstimmiger Chor im Land höchste Klima-Ängste geschürt hat, präsentieren die Regierenden jetzt eine Lösung, wie sie schäbiger nicht sein könnte: Alles, was irgendwie mit CO2 zu tun hat, soll teurer werden.

CO2 - Weltrettung durch Weltverteuerung?

20.August 2019

Die „Klimarettung“ ist dabei, die gesamte Politik, das Wirtschaftsleben und die alltägliche Lebensführung in Beschlag zu nehmen – so, wie man das sonst nur von großen Kriegen kennt. Diese Beschlagnahme besteht in drei Elemente: Erstens in einer maßlosen **Übersteigerung** des Klimawandels zur ultimativen „Klimakrise“ und zur akuten Bedrohung der „Lebensgrundlagen auf der Erde“. Zweitens in einer radikalen **Simplifizierung**, mit der die Krise auf CO2-Emissionen durch die Verbrennung fossiler Energieträger zurückgeführt wird und so eine „Schuld der Menschen“ konstruiert wird. Drittens in einem **staatlichen Interventionismus**, der eine weitestgehende Einstellung dieser Verbrennungsprozesse quer durch alle Bereiche unserer Zivilisation erzwingen soll. Die ersten beiden Elemente sind praktisch außer Diskussion gestellt. Über sie sind sich angeblich „alle Experten einig“ - wer das nicht unterschreiben will, wird als „Klimaleugner“ unter Bannfluch gestellt. Zum dritten Element hat die Bundesregierung für den September „große Entscheidungen“ angekündigt.

Wird also nun – angesichts des angeblichen Klima-Notstands - schnell ein großer Hebel umgelegt, der das böse CO2 abschaltet und zugleich etwas Anderes, mit dem die Menschen in Zukunft leben können, anschaltet? Keineswegs. Die Regierenden haben nichts weiter zu bieten als **Preiserhöhungen**. Preiserhöhungen für CO2-Emissionen, die entweder in Form einer CO2-Steuer oder in Form von CO2-Emissions-Zertifikaten erfolgen sollen. Beides sind sehr langsam wirkende Mittel, von dem sich obendrein die wohlhabenderen Schichten freikaufen können – damit dementieren die Regierenden also ihre eigene Klima-Notstands-Kampagne. Vor allem wird hier deutlich, dass sie gar keine positive, technisch und wirtschaftlich tragfähige Alternative zu bieten haben, sondern das Problem auf die Bürger abwälzen. Diese sollen sich – unter dem Druck immer neuer Preiserhöhungen - eine Lösung aus den Rippen schneiden. Die vielbeschworene „Energiewende“ hat bisher keinen tragfähigen, bezahlbaren Ausweg geliefert.

Eine Hochpreis-Politik wird gestartet

Die Hebel „CO2-Steuer“ oder „CO2-Zertifikat“ erscheinen zunächst nicht allzu teuer. Man stellt ja sogar eine „CO2-Dividende“ in Aussicht, die an diejenigen, die gerade gezahlt haben, wieder zurückgezahlt wird. Die staatlichen Preis-Designer kommen sich sehr schlau vor. Sie wollen vergessen machen, dass die Preiserhöhungen ja wegen der sogenannten „Lenkungswirkungen“ vorgenommen werden. Das heißt zu gut deutsch: Sie müssen weh tun. Sie müssen so weh tun, dass Menschen – und zwar breite soziale Schichten – nicht mehr von Autos mit Verbrennungsmotoren Gebrauch machen. Wenn in der ersten Runde der CO2-Preisaufläge

keine spürbare Lenkungswirkung feststellbar ist, wird man – das ist die Logik – die Aufschläge erhöhen. Wirkt das immer noch nicht, wird eben noch eine Schippe draufgelegt. Denn über dem Ganzen steht ja das zum obersten Gesetz erhobene Ziel, die CO₂-Emissionen des Verkehrs, der Gebäude, der Produktionsprozesse drastisch zu senken.

Aber was ist mit den Zurückzahlungen (der „CO₂-Dividende“)? Angenommen, es handelt sich um eine Geld-Rückzahlung: Wenn die Rückzahlung wirklich hoch ist, wird der Mensch von dem Geld weiter seinen Benziner oder Diesel fahren. Dann wird man ihm erklären, dass man „leider“ die CO₂-Preisaufschläge weiter erhöhen müsse, ohne höhere Rückzahlungen. Wenn die Rückzahlung in Bahn- und Bus-Gutscheinen besteht, wird der Mensch feststellen, in welche Ausnahmezustände seine tägliche Lebensführung gerät, wenn er nicht gerade in einem Großstadt-Kern wohnt und arbeitet. Denn der „Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs“ kann in den deutschen Flächenländern das Automobil bei weitem nicht ersetzen. Die Politik kann hier das Blaue vom Himmel herunter versprechen – in der Realität wird man Deutschland in einen heillosen Haltestellen-Warte-Zustand versetzen. Und man wird den Drang in die Großstädte noch mehr verstärken und dort die Mieten erst recht unbezahlbar machen.

Man muss sich dabei klarmachen, dass hinter diesem Preissystem ein ganz fundamentaler Druck aufgebaut ist. Die Regierenden haben die Rettung des Weltklimas zum obersten Ziel unserer Gegenwart und zur ersten Bürgerpflicht erklärt. Mit was für einer Kampagne wurde in den letzten Wochen und Monaten das ganze Land überzogen - sie hat alle Gegenstimmen völlig übertönt. Das bedeutet, dass in Zukunft bei jedem größeren Wetterereignis – ein heißer Sommer, eine große Überschwemmung – wieder mit derselben Wucht eine neue CO₂-Preiserhöhungs-Kampagne losgehen wird. Mit den jetzt noch so bescheiden daherkommenden Preisaufschlägen wird also eine wahre Höllenmaschine installiert.

Eine soziale und wirtschaftliche Spaltung des Landes

Es wird behauptet, dass die hohen Preise für CO₂-Emissionen eine heilsame Umstellung von Lebensführung und Arbeitsprozessen bewirken würde. Das ist falsch. Denn die hohen Preise wirken dort, wo Umstellungen aufwendig sind oder Ersatzlösungen nicht zur Verfügung stehen, nicht heilsam, sondern spaltend. Wenn die Treibstoffkosten für das Autofahren erhöht werden, führt das im gesamten Bereich außerhalb der Großstadtkerne zu einer sozialen Spaltung. Die Wohlhabenderen können sich mit ihrem Geld freikaufen und ihre Automobile weiter benutzen, während die anderen mit ihrer Existenz bezahlen müssen. Die Kosten werden für sie unbezahlbar hoch – sie müssen Eckpunkte ihrer bisherigen Lebensführung zwischen Wohnung, Arbeit, Schule, Arzt, Einkauf, Erholung aufgeben.

Die Hochpreis-Politik für CO₂-Emissionen hat aber auch eine Spaltung der Wirtschaft zur Folge. Denn in den Branchen und Produktionszweigen, in denen hohe Erträge erwirtschaftet werden, kann man hohe CO₂-Kosten bezahlen, in den Niedrigertrags-Branchen kann man das nicht. Und „niedrige Erträge“ sind eben nicht bloß ein Zeichen, dass ein Betrieb schlecht arbeitet, sondern sie liegen oft in der Eigenart der Produkte und Arbeitsprozesse. Und es ist keineswegs so, dass die Niedrigertrags-Branchen „weniger gebraucht“ würden. So führt die Hochpreis-Politik, wenn sie einen so fundamentalen Bereich wie die Nutzung fossiler Brennstoffe betrifft, zu schweren volkswirtschaftlichen Verwerfungen.

Hier zeigt sich die Infamie einer doppelzüngigen Politik, die einerseits den Notstand ausruft und andererseits darauf mit Preiserhöhungen (mit „finanziellen Anreizen“, wie sich unsere Polit-Technokraten auszudrücken belieben) antwortet. Eine moderne Gesellschaft kann durchaus große Einkommensunterschiede aushalten, solange sie nicht existenzbedrohend sind. Aber für den Fall eines Notstands gilt das republikanische Gesetz der Gleichheit – alle Bürger müssen gemäß ihren Mitteln zur Bewältigung der Not herangezogen werden. Wenn aber eine Notstand-Hochpreis-Politik betrieben wird, zerschneidet man das Land in Sein und Nicht-Sein.

Die merkwürdige Ökonomie der „Kosteneffizienz“

„Mit einer kosteneffizienten und sozial ausgewogenen Klimapolitik haben wir bei internationalen Verhandlungen die beste Ausgangsposition“, erklärte Christoph M. Schmidt, Vorsitzender des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung aus Anlass der Vorlage des Sondergutachtens des Rats zur Klimapolitik (zitiert in der FAZ vom 13.7.2019). Dies Sondergutachten ist ein schwerwiegendes Dokument, denn es markiert den Anschluss dieses wichtigen Wirtschafts-Rats an die Klima-Rettungspolitik. Aber was bedeutet eigentlich „kosteneffizient“? Welche ökonomische Logik ist damit verbunden? Es handelt sich ja um eine merkwürdige Wortverbindung. Normalerweise verbindet man ökonomische Effizienz mit Wertschöpfung. Also mit Prozessen, die etwas Positives bewirken, die effizient im produktiven Sinn sind – und nicht nur im Vermeiden von Kosten. Regiert nur diese Vermeidungslogik, riskiert man erhebliche Kollateralschäden: Um Kosten zu vermeiden, schaltet man produktive Ressourcen und Chancen ab. Mit der Ausrufung der Klimakrise hat man die gesamte, komplexe Entwicklung des Klimas radikal auf einen einzigen Faktor reduziert: das Kohlendioxid. Und man hat diesen Faktor nur negativ gefasst – als schädliche „CO₂-Emission“. Wo hätte man je eine Ökonomie gesehen, die ein Land so arm rechnet? Deutschland wird nur noch in Kohlendioxid gemalt und das Kohlendioxid wird als feindliches Gas gemalt („Treibhausgas“). Auf dieser Geschäftsgrundlage gibt es dann natürlich eine ganz neue Ökonomie - eine Negativ-Ökonomie, deren alles beherrschende Paradigma die „Kosteneffizienz“ ist.

Schönfärberei mitten in der Zwangsbewirtschaftung

Aber das wird so nicht offen ausgesprochen. In einem Kommentar in der FAZ (14.7.2019) schreibt Niklas Záboji folgende Sätze mit einer frohen Botschaft:

„Dass die Bundesregierung eine CO₂-Bepreisung plant und nicht die Verbotsliebe politischer Mitbewerber erwidert, ist erfreulich. So ist sichergestellt, dass Verbraucher wie Unternehmen aus Kostengründen – quasi von ganz allein – Anreiz zur Emissionsminderung haben – und zugleich technischer Fortschritt in alle Richtungen möglich ist, auch mit dem Verbrennungsmotor.“

Das „quasi von ganz allein“ ist goldig. Ebenso goldig wie das Wort „Anreiz“. Denn es geht um knallharte Preissteigerungen, mit denen den Verbrauchern und Unternehmen die Pistole auf die Brust gesetzt wird. Der Anreiz zur Emissionsminderung heißt: Du kannst deine Autofahrten nicht mehr bezahlen, dein Betrieb macht die Tore zu und in den („sanierten“) Wohnhäusern ist nur die Frage, ob sich der Eigentümer ruiniert oder die Mieter an ihre Schmerzgrenze kommen. Wie schön; Wir können die Schmerzen jetzt als „Emissionsminderung“ verbuchen. Vielleicht sollte man überall Ehrenplakate mit den Porträts der „Emissionsminderer des Monats“ aufhängen.

Noch goldiger ist die Behauptung, dass damit sogar der Verbrennungsmotor wieder im Rennen ist. Das ist sogar die glatte Unwahrheit, denn sowohl die CO₂-Steuer als auch die CO₂-Zertifikate werden unter der (gesetzlich festgelegten) Zielvorgabe installiert, die CO₂-Emissionen bis 2050 um 80% zu reduzieren und Autos mit Verbrennungsmotoren ab 2030 nicht mehr herzustellen. Der Autor verschweigt also die Steuerungslogik, die in die „Anreize“ von vornherein eingebaut ist.

Die ernüchternde Bilanz der „Energiewende“

An dieser Stelle müssen wir von den abstrakten Generalformeln („Fortschritt in alle Richtungen möglich“) der heutigen Makroökonomie Abschied nehmen und tatsächlich über techni-

sche Entwicklungsstände und historische Zyklen reden. Die jetzige CO₂-Hochpreispolitik fällt in eine geschichtliche Periode, in der es so etwas wie eine „**technologische Ernüchterung**“ gibt. Eine solche Periode, in der es keine leichten Fortschritte und Durchbrüche bei der Produktivität gibt, ist kein Beinbruch und eine moderne Marktwirtschaft kann damit gut leben. Aber in einer solchen Periode eine Hochpreispolitik bei etablierten Ressourcen zu starten, ist abenteuerlich und verheerend – denn es gibt keine Ausweichmöglichkeiten. Das hat sich insbesondere bei der „Energiewende“ gezeigt: Die „erneuerbaren Energien“ sind weit davon entfernt, einen Produktivitätsschub zu bringen und neue Spielräume bei der Wertschöpfung zu eröffnen.

Eine kleine Geschichte der (fehlenden) Batterie

Seit über das Elektroauto nachgedacht wird, stößt dies Nachdenken auf eine widerspenstige Realität: das Batterieproblem. Es will nicht gelingen, den Strom zu vertretbaren Kosten über längere Zeiträume zu speichern und ihn in größeren Mengen in Fahrzeugen mitzuführen. Die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (vom 21.5.2011) enthält in dieser Hinsicht eine wahre Perle. Holger Appel berichtet unter der Überschrift „Jetzt aber!“ davon, dass die Bundesregierung und die Autoindustrie beschlossen haben, nun den Durchbruch für das Elektroauto zu schaffen. Und er erlaubt sich einen kleinen Rückblick und fördert aus dem Archiv der FAZ einen Artikel vom 8.9.1976 (!) zutage. Er ist ebenfalls auf den Technikseiten der FAZ erschienen und trägt den Titel: „Das Elektroauto wartet noch auf die ideale Batterie“. Wenn man den Artikel, der in Appels Artikel von 2011 vollständig abgebildet ist, liest, hat man ein Deja-Vu-Erlebnis: Forschungen, Laborversuche, erste Probefahrzeuge auf der Straße und die Ankündigung, dass man wohl 1990 das Batterieproblem im Griff habe... Appel schreibt das, wohl gemerkt, im Jahr 2011 und stellt fest, dass man auch in diesem Jahr noch nicht wesentlich weiter ist als 1976. Und heute, im Jahr 2019, gibt es immer noch keine Batterie, die dem Elektroauto zu vergleichbaren Kosten ähnliche Reichweiten erlauben würde wie dem Auto mit Verbrennungsmotor. Hier steht eine Technikmauer von einer solchen Festigkeit, dass man sie auch für 2050 nicht als „gelöst“ verbuchen kann.

Die technologische Gleichgültigkeit der Klimaretter

Aber vielleicht haben diejenigen, die jetzt so forsch beim Kaputtmachen bestehender Techniken sind, doch irgendwo einen konstruktiven Trumpf in der Hinterhand? Eine technologische Wunderkraft, die belastungsfrei produktiv ist? In einem FAZ-Gespräch (publiziert am 24.6.2019) wird Herr Schellnhuber, ein führender Klima-Ultimatiker, gefragt: „Deutschland will bis 2050 klimaneutral sein. Geht das überhaupt?“ Schellnhubers antwortet, dass es geht, und sagt dann folgenden Satz, um das zu belegen: „30 Jahre sind in der Geschichte industrieller Veränderungen eine lange Zeit, besonders wenn man sieht, wie schnell die Digitalisierung das Leben verändert.“ Also die Digitalisierung, ein Vorgang auf einem recht weit entfernten und „weichen“ Technikfeld. Es fällt auf, dass Schellnhuber hier nicht die Energiewende anführt.

Im Gespräch dabei ist auch Herr Pofalla von der Deutschen Bahn. Er führt seine Bahn als CO₂-freies Paradies vor und sagt den Satz: „Wenn wir 2038 emissionsfrei fahren, müssen wir nicht mehr zahlen.“ Verschweigt er da nicht etwas? Nach meiner Kenntnis ist der Strombedarf der Bahn ein typischer Grundlast-Bedarf. Die Stromversorgung muss im ganzen Netz ständig auf einem hohen Niveau gehalten werden und kann nicht bei Windstille und fehlendem Sonnenschein heruntergefahren werden. Woher nimmt Herr Pofalla also die Strom-Sicherheit der Bahn?

Auch bei anderen Statements fällt auf, dass die Vorbilder für den großen Aufbruch fernab von den Feldern gewählt werden, wo die Verbrennung fossiler Stoffe ihre Arbeit getan haben. Da

wird die Fahrt zum Mond beschworen oder gleich ein angeblicher Großtrend zur „Entstofflichung der Wirtschaft“ behauptet. Liebe Leser, machen Sie selbst einmal den Test: Schauen Sie genau in die Stellungnahmen, welche positiven technologischen Referenzen sie für eine CO2-freie Wirtschaft vorweisen können.

Negative Ökonomie

Die klimapolitische Diskussion, die im September zu „großen Entscheidungen“ kommen will, hat die Frage der technologischen Alternative völlig ausgeblendet. Sie steht unter einer rein negativen Fragestellung, wie man am besten das Kohlendioxid aus Deutschland vertreibt. Ist eine CO2-Steuer das „kosteneffizienteste“ oder sind es CO2-Zertifika? Die vielbeschworenen „Lenkungseffekte“ kennen kein „wohin“, nur ein „weg von“. Es ist eine Lenkung ins „anywhere“ – ins überall und nirgends. Das kommt uns doch irgendwie bekannt vor.

Die Ökonomie der Klimarettung beruht auf einer verrückten, geradezu wahnwitzigen Rechnung. Man verteuert eine Grundlage, die bisher quer durch alle Branchen und Tätigkeiten die „vita activa“ des Landes getragen hat. Man verteuert sie, bis sie nicht mehr tragfähig ist. Und dann behauptet man, dass diese Zerstörung nur „kosteneffizient“ gestaltet werden müsse, damit sie dann auf irgendeine magische Weise in eine neue Produktivität umschlage und neuen Wohlstand bringe. Und man behauptet, diese Metaphysik sei ein ökonomisches Gesetz.

Realwirtschaftlich bedeutet die jetzt geplante CO2-Verteuerung eine Weltverteuerung im großen Maßstab. Wenn man Kohle, Erdöl und Erdgas ausschaltet, ohne eine gleichwertige Ersatzressource zu haben, ist es so, als ob man die Arbeit und das Leben auf der Erde mit einem Schlag auf einen schlechteren, unfruchtbareren Boden versetzen würde. Und das heißt auch: Eine Bevölkerung von gegenwärtig 7,6 Milliarden Menschen, die sich auf Basis der fossilen Energieträger hat bilden können, wird auf diesen künstlich verschlechtern Boden versetzt.

„Aber die Klimakatastrophe wird alles vernichten“, raunen die Klima-Fundamentalisten und rechnen uns die Schäden in Billionenhöhe vor. Sollen wir also glauben, die 7,6 Milliarden Menschen könnten sich von den „gesparten“ Kastastrophen-Billionen etwas zum Leben kaufen? In Wirklichkeit ist die grüne Fundamental-Ökonomie gar keine Ökonomie mehr. Bei ihrer Durchsetzung gibt es überhaupt gar keine Wirtschaft mit positiven Erträgen mehr.

Die Hochpreis-Politik beim CO2 nähert sich bedenklich diesem Abgrund.

(erschienen am 23.8.2019 bei „Tichys Einblick“)