DIE LINKE.
IM BUNDESTAG

Aktionsplan Klimagerechtigkeit

++ Beschluss der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag vom 28. Januar 2020 ++

Inhaltsübersicht

1. DER ROTE FADEN FÜR KLIMAGERECHTIGKEIT S. 2

2. DAS GUTE FÖRDERN: Investitionspakt für das Klima S. 10

3. DEN WANDEL SOZIAL GESTALTEN: Linker Klimaschutz sichert und schafft neue Arbeitsplätze S. 14

4. KLIMAGERECHTIGKEIT KONKRET S. 20

- 4.1 ENERGIE: Energiewende beschleunigen und gerechter machen S. 24
- 4.2 VERKEHR: Mobilität mit Sinn und Verstand S. 35
- 4.3 INDUSTRIE: Verbindlicher Rahmen für eine saubere Produktion S. 43
- 4.4 GEBÄUDE: Ökologisch wohnen ohne Mieterhöhung S. 49
- 4.5 ERNÄHRUNG & LANDWIRTSCHAFT: Vom Weltmarkt zum Wochenmarkt S. 57

5. CO_2-BEPREISUNG: Vorfahrt für Ordnungsrecht und Förderpolitik S. 66

6. INTERNATIONALE SOLIDARITÄT: Fairer Welthandel statt Ausbeutung & Raubbau S. 73

7. KONFLIKTPRÄVENTION: Klimaschutz ist Friedenspolitik S. 80

Kapitel 1.
Der rote Faden für Klimagerechtigkeit

Am 1. Januar 2020 beginnt ein entscheidendes Jahrzehnt für die Menschheit. Das klingt pathetisch, ist aber nicht übertrieben. Die Erkenntnisse der Klimawissenschaft und die Tatsachen, die zu beobachten und zu messen sind, sprechen eine klare Sprache. Der Zeitpunkt für entschiedenes Handeln ist nicht irgendwann, sondern jetzt. Der Ausstoß von Treibhausgasen muss drastisch sinken.

Der ökologische Umbau ist eine existenzielle Notwendigkeit. Er kann umso schneller und breiter erfolgen, je mehr er den Geist sozialer Gerechtigkeit atmet und die Menschen demokratisch ermächtigt. Die Freiheit von Angst und die Gewissheit, dass die Zukunft nicht nur für wenige, sondern für alle zu gestalten ist – das sind die mobilisierenden Triebkräfte, die wir jetzt brauchen.

Die Klimakrise ist kein abstraktes Szenario mehr. Der Juli 2019 war der heißeste Monat seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. In Alaska, Kanada und Sibirien brannten Waldflächen, so groß wie nie zuvor. Zusätzlich lässt Brasiliens Präsident Bolsonaro, Patron der Agrarkonzerne, den Amazonas-Regenwald brandroden. Weltweit schrumpfen die Gletscher. Entsprechend knapp wird das Trinkwasser für hunderte Millionen Menschen vor allem in Asien. Mit Hitzerekorden und Dürren, mit extrem starken Wirbelstürmen und Überflutungen erreichen einige Regionen der Erde die Schwelle zur Unbewohnbarkeit. Gleichzeitig sterben massenhaft Arten. Insektenbestände schrumpfen dramatisch. Die biologische Vielfalt schwindet mit hohem Tempo.

Die Fraktion DIE LINKE kämpft für Klimagerechtigkeit:

1. Die Reichsten müssen die Klimakrise zahlen. Sie haben den größten ökologischen Fußabdruck.
2. Wir brauchen öffentliche Investitionen, damit die Gesellschaft sich sozial und ökologisch entwickeln kann. Wir brauchen die Bürger- statt Renditebahn, wir brauchen mehr öffentlichen Nahverkehr, intelligente Verkehrssysteme, regenerative Energien und Energieeffizienz.
3. Statt Milliarden für Banken und Vermögende brauchen wir die Euros der Europäischen Zentralbank für Schienen, Bahnen und den ökologischen Umbau der Industrie. Dies würde Vollbeschäftigung, Jobs mit Zukunft und Alternativen für die Mehrheit schaffen.
4. Die konzerngetriebene Globalisierung sowie Krieg und Rüstung sind Klimakiller. Wir brauchen mehr regionale Produktion statt ungehemmten Freihandel, der Güter rund um den Globus schickt.
5. Die Pendlerpauschale begünstigt Besserverdiener, da diese bei der Steuer profitieren. Wir wollen ein sozial gerechtes Mobilitätsgeld!
6. Klimagerechtigkeit geht nur mit den Menschen, Veränderungen brauchen Akzeptanz. Insbesondere abhängig Beschäftigte sind vom Wandel der Arbeitswelt betroffen – sie dürfen nicht die Verlierer der Veränderungsprozesse sein. Dafür ist sichere und gute Arbeit die Voraussetzung.

Auch in Europa ist die Klimakrise spürbar. Flächendeckend wurden im Sommer 2019 neue Rekordtemperaturen gemeldet. Lingen an der Ems verzeichnete die höchste jemals in Deutschland gemessene Temperatur: 42,6 Grad. Trockene Böden bedrohen die Wälder und die Landwirtschaft. Die Unternehmensführungen der deutschen Automobilindustrie bedrohen hunderttausende Arbeitsplätze, wenn sie systematisch Emissionswerte manipuliert und weiterhin spritschluckende PS-Monster auf die Straße bringt.

Der Klimawandel ist längst auch ein medizinischer und pflegerischer Notfall. Die Zahl hitzebedingter Behandlungen wächst. Luftverschmutzung verschärft chronische Krankheiten. Stürme und Hochwasser bringen Tod und Leid. Infektionen wandern um den Globus. Verunreinigtes Wasser und ungesunde Lebensmittel bedrohen vor allem ärmere Regionen und Menschen mit geringem Einkommen. Kinder, Ältere, Menschen mit Vorerkrankungen, aber auch Beschäftigte, die im Freien arbeiten, sind besonders gefährdet.

Seit Jahrzehnten warnt die Klimawissenschaft vor den Gefahren, die nun sichtbar werden. Es gibt keinen Mangel an Wissen, wohl aber an Konsequenz. Der globale Ausstoß von Treib-hausgasen steigt weiter. Statt endlich aus fossilen Energien auszusteigen, dominiert die Verbrennung von Kohle, Öl und Gas. Vollmundige Bekenntnisse zum Klimaschutz gibt es reichlich. Mehr grüne Technik und mehr ökologische Moral – das sind die beiden Antworten, die ständig zu hören sind, aber nicht ausreichen.

Wenn die Weltgesellschaft ökologisch zu scheitern droht, dann kann die zentrale Ursache, die heutige Wirtschaftsordnung, nicht heilig sein. Es geht um eine neue Produktions- und Lebensweise – frei von fossilen Energien, ohne Ausbeutung von Mensch und Natur. Es geht um die Bereitschaft, Wirtschaft und Gesellschaft so umzubauen, dass sie wirklich klimaneutral, ökologisch und sozial werden.

Weil die Zeit drängt, werden tausendfach alternative Projekte verwirklicht. Inseln der Vernunft gibt es weltweit: erneuerbare Energie in kommunaler Regie und mit Investitionen in eigener Hand; fairer Handel mit dem Doppelziel von mehr Gerechtigkeit und mehr Nachhaltigkeit; weitgehend autofreie Innenstädte mit unentgeltlichem, öffentlichen Personennahverkehr. In Kopenhagen fahren die Menschen überwiegend mit dem Rad zur Arbeit. In vielen Ländern haben Erneuerbare-Energien-Gesetze gezeigt, dass es mit einer Kombination von Planung und Markt, mit Preisgarantien, gesicherter Netzeinspeisung und wirksamen Innovationsanreizen möglich ist, die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen durchzusetzen.

All diese Bemühungen sind wichtig, weil sie praktisch demonstrieren, dass es auch anders geht. Niemand kann heute noch ernsthaft behaupten, dass es nicht möglich ist, Wirtschaft und Gesellschaft klimafreundlich zu gestalten. Der notwendige Umschwung kommt allerdings nicht von allein. Es reicht auch nicht, an einigen wenigen Stellschrauben zu drehen. **Die Klimakrise ist das größte Marktversagen der Menschheitsgeschichte. Deshalb ist die sichtbare und fühlbare Hand der Politik gefragt. Die Klimakrise verlangt große und schnelle Schritte in die richtige Richtung.**

Große und schnelle Schritte: Genau das fordern zu Recht die streikenden Schülerinnen und Schüler weltweit. Inspiriert von Greta Thunberg sprechen sie aus, was eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist: „Ihr Politikerinnen und Politiker, nehmt die Erkenntnisse der Wissenschaft endlich ernst und behandelt die Klimakrise als das, was sie ist, eine existenzielle Bedrohung für die Zivilisation.“

Hunderttausende junge Menschen haben begriffen, dass die Klimakrise ihre Zukunft gefährdet. Und sie sehen auch, dass schon jetzt Millionen Menschen weltweit davon betroffen sind – vor allem im globalen Süden. Die Klimakrise schadet denjenigen am meisten, die am wenigsten für sie verantwortlich sind, den ärmsten Teilen der Weltbevölkerung. Frauen werden vier Mal häufiger Opfer von Klima- und Naturkatastrophen als Männer, auch Kinder können sich kaum davor schützen.

Die FridaysForFuture-Bewegung kritisiert zu Recht die weitgehende Tatenlosigkeit der Regierungen. Sie fordert aber auch von allen anderen politischen Akteuren konkrete Vorschläge und Maßnahmen für eine Klimapolitik, die ihren Namen wirklich verdient. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE hat schon 2012 ihren PLAN B vorgelegt, das „Rote Projekt für einen sozial-ökologischen Umbau". Unsere Leitlinie lautete damals und heute erst recht: Der Abschied von fossilen Energien, von ressourcenfressendem Verkehr, von chemielastiger Landwirtschaft, von der Wegwerf-Unkultur und von vielen anderen Idiotien des heutigen Kapitalismus gelingt nur als gesellschaftliches Erneuerungsprojekt. **Der Kern dieses Projekts ist das Bündnis von Klimagerechtigkeit, sozialer Gerechtigkeit und Demokratieentwicklung.**

Der Umbau der Volkswirtschaft wird nur in Fairness gelingen. Die heutige Realität sieht bekanntlich anders aus. Wer zum Mindestlohn in Vollzeit arbeitet, hat als Alleinstehender ein monatliches Netto von 1.175 Euro. Susanne Klatten und ihr Bruder Stefan Quandt, die einen Anteil von fast 50 Prozent am BMW-Konzern geerbt haben, kassieren ohne Arbeit eine Jahresdividende von einer Milliarde Euro. Wenn sie in ihrer Steuererklärung ehrlich sind, dann haben sie Monat für Monat ein Netto-Einkommen von 60 Millionen Euro.

Die beiden Erben ausgerechnet jenes Konzerns, der mit dem BMW-X7 ein neues, klimaschädliches Ungeheuer produziert, bekommen also leistungslos so viel wie 51.000 hart arbeitende Menschen im Niedriglohnsektor zusammen. Dieser Feudalkapitalismus ist ein dauerhafter Affront gegen jedes Gerechtigkeitsempfinden. Im Zeitalter der Klimakrise sind solche Absurditäten noch viel weniger zu tolerieren. **Fairness für alle statt 400-PS-Autos, Luxusjachten und Privatjets für wenige!** In Deutschland erzeugen die einkommensstärksten 20 Prozent der Bevölkerung vier- bis fünfmal so viele Emissionen wie die ärmeren 20 Prozent.

Gemäß Verursacherprinzip müssen die Kosten des Klimaschutzes vor allem von den Konzernen und den oberen Zehntausend getragen werden. Allein 100 Konzerne sind für 71 Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen im Industriebereich verantwortlich. Die Bundesregierung schützt die Profitmaximierung der Auto-, Kohle- und Atomkonzerne. Sie bedachte RWE, E.on und Co. mit üppigen Milliardenentschädigungen beim Atomausstieg und plant dies beim Kohleausstieg wieder. Wir dagegen wollen die dominierenden Energiekonzerne entmachten. Sie sind in öffentliche (oder genossenschaftliche) Hand und gesellschaftliche Eigentumsformen zu überführen. Die Energieversorgung darf nicht den Profitinteressen von Aktionärinnen und Aktionären überlassen bleiben.

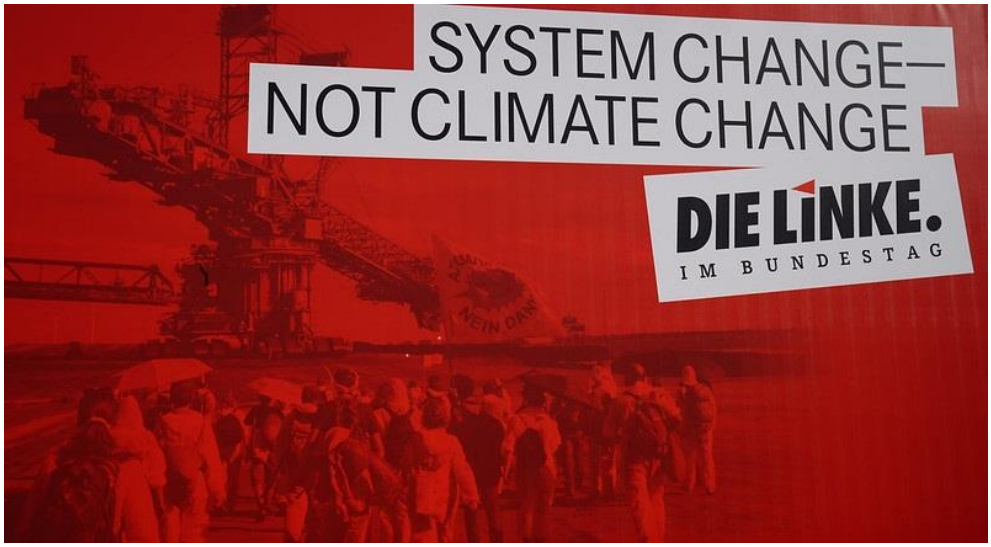
Krasse Ungleichheit und das Nebeneinander von privatem Reichtum und öffentlicher Armut sind durch nichts zu rechtfertigen. Insbesondere die Kommunen brauchen deutlich mehr Geld, um ihre Infrastrukturen zu sanieren und sie sozial-ökologisch umzugestalten. Deshalb ist es dringend erforderlich, die Steuern auf hohe Einkommen, große Vermögen und fette Erbschaften anzuheben. **Städte und Gemeinden als Pioniere des Wandels statt Superreichtum ohne Sinn und Verstand!**

Hartz-Gesetze, Rentenkürzungen und Verfall der kommunalen Infrastrukturen verschlechtern das Leben von Millionen Menschen. Wenn die Zuversicht wachsen soll, dass der ökologische Umbau keine Bedrohung, sondern Fortschritt bedeutet, dann sollte das im Alltag spürbar sein. Deshalb braucht Deutschland nicht weniger, sondern mehr soziale Sicherheit. Es ist an der Zeit, solidarisch zu denken und zu handeln. **Je besser und verlässlicher der Sozialstaat ist, desto mehr wächst die Bereitschaft, sich für Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit zu engagieren. Auch deshalb ist es an der Zeit, die Hartz-Gesetze und den Niedriglohnsektor abzuschaffen.**

Umfragen bestätigen immer wieder, dass weniger Ungleichheit, ein verlässlicher Sozialstaat, ambitionierte Umweltpolitik, mehr Demokratie und zivilisierte Friedenssicherung von großen Mehrheiten ausdrücklich gewünscht sind. Offenbar findet die Kombination von mehr Gerechtigkeit, mehr Nachhaltigkeit, mehr Mitbestimmung und globaler Kooperation dauerhafte Resonanz. In den USA und Großbritannien nennt man das „Green New Deal“: die Verbindung eines vorsorgenden, wirtschaftlich aktiven und die Reichen nicht schonenden Staates im Sinne des „New Deal“ von Franklin D. Roosevelt mit dem heute zwingend gebotenen ökologischen Umbau der Volkswirtschaft.

Dabei gilt: „Grünes Wachstum“, neue Arbeitsplätze, mehr Umverteilung und ansonsten ein Weiter-So werden die Erderhitzung nicht aufhalten. **Wir brauchen ein grundsätzliches Umdenken. Wohlstand bemisst sich nicht allein an der Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts sondern an Lebensqualität.** Wir müssen in den ökologischen Umbau der Wirtschaft investieren. Dies wird in einigen Bereichen die Wirtschaft beleben, in anderen Bereichen müssen wir schrumpfen. Ziel dabei ist es, so viele Arbeitsplätze wie möglich zu erhalten und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Handlungsfähige und lenkende Politik ist aus sozialen und demokratischen Gründen fundamental, aber auch aus rein ökologischen. Die Privatwirtschaft kann punktuell für Öko-Effizienz sorgen, aber nicht systematisch. Sie kann verbrauchsarme Autos und E-Mobile anbieten, aber keine nachhaltigen Verkehrssysteme. Sie kann Öko-Häuser errichten, aber keine nachhaltigen Siedlungsstrukturen. Sie kann effiziente Heizungen und Elektrogeräte produzieren, aber keine klimaneutralen Energiesysteme. Sie kann Bio-Läden füllen, aber nicht die Nahrungsketten ökologisieren.



Wer nur auf die Öko-Qualitäten einzelner Produkte setzt, verkennt die großen ökologischen Effekte, die im Systemischen liegen: autofreie Innenstädte, Vermeidung von Verkehr und Verlagerung auf die Schiene, Energiesysteme auf regenerativer Basis, regionale Agrarkreisläufe, Netze kompetenten Handwerks statt Wegwerfen und Neukaufen.

Millionen Menschen in Deutschland sind schon seit langen Jahren vom Wohlstandswachstum abgekoppelt. Auch die klügste Konsumkritik kommt daher zwangsläufig an Grenzen. Miete, Strom, Heizung, Fahrten zur Arbeit und der Bedarf an Kleidung und allerlei Gerät sind nur in engen Grenzen zu beeinflussen. Auch in der Arbeitswelt ist sie machtlos. Am großen Rad der Infrastrukturen, der Steuersysteme, der Handelsströme und der Versorgungsketten können Einzelne nichts ändern. Die ungerechte Weltwirtschaft bleibt, wie sie ist.

Die Klimakrise ist nicht allein dadurch zu lösen, dass Produktion und Konsum ein wenig grüner und die einzelnen Menschen etwas moralischer werden. Die großen ökologischen Hebel sind systemischer Natur. Dabei ist längst klar, wo und wie die wesentlichen Effekte zu erzielen sind. Politik braucht den Mut, mit klaren Vorgaben für den notwendigen Strukturwandel zu sorgen. Was das konkret bedeutet, ist kein Geheimnis:

Energiewirtschaft. Bis 2030 Kohleausstieg vollenden. Ökostrom deutlich schneller ausbauen. Standortkommunen an den Erträgen der Ökostrombetreiber beteiligen. Ökostrom effizient einsetzen statt vergeuden. Industrieprivilegien reduzieren. Netzentgelte innerhalb Deutschlands fairer verteilen. Wirksame Regelungen gegen Energiearmut und Verbot von Stromsperren.

Verkehr. Macht der Autokonzerne brechen und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärken. Investitionen in ein zukunftsfähiges Verkehrssystem: Vorrang für Fuß- und Radverkehr und für die „Öffis". Bahnausbau, Gütertransport auf die Schiene und Lkw-Verkehr einschränken. Emissionsfreie Stadtlogistik, „Downsizing" privat genutzter Pkw (weniger, kleiner, leichter, sparsamer) und das Ende des Verbrennungsmotors. Umstellung der Entfernungspauschale auf ein einkommensunabhängiges, sozial gerechtes Mobilitätsgeld.

Industrie. Klimaschutz-Gesetz für die Industrie in Deutschland mit verbindlichen Zielen, erheblichen Anreizen und harten Sanktionen. Klimaschutz-Förderprogramm für klimaneutrale Produkte und Produktionsverfahren. Grundlegende Reform des Europäischen Emissionshandels in allen Kernpunkten.

Gebäude. Warmmietenneutrale Sanierungen. Klimagerechter Neu- und Umbau im Rahmen einer neuen Wohnungsgemeinnützigkeit. Energetische Sanierung als Beschäftigungsmotor. Ausbildungs- und Beschäftigungsoffensive für die ökologische Wende in Bau und Planung. Sofortprogramm Ökologischer Umbau für lebenswerte Nachbarschaften. Klimagerechte Erneuerung von Siedlungsbauten der Nachkriegszeit. Förderung gemeinwohlorientierter Wiederbelebung und klimagerechter Ertüchtigung leerstehender und verfallender Gebäude in Klein- und Mittelstädten.

Landwirtschaft und Ernährung. Ausstieg aus der exportorientierten Agrarpolitik, Einstieg in die sozialökologische Agrarwende. Landwirtschaftlicher Boden für diejenigen, die ihn bewirtschaften. Faire Kosten- und Gewinnverteilung in der Erzeugungskette von Lebensmitteln. Regionale Kreisläufe, gutes Essen für alle und ein lebendiger ländlicher Raum.

Mit diesem Mix aus Geboten, Verboten und Anreizen sind große ökologische Effekte zielsicher zu schaffen (siehe Kapitel 4). Dabei sollten die Entscheidungen, die im Umbauprozess anstehen, nicht von oben diktiert werden. **Wir wollen das Potential und die Macht der Vielen erschließen, in dem wir die Demokratie weiterentwickeln und die Wirtschaft demokratisieren.** Nur so können wir die mächtigen Beharrungskräfte, die mit dem fossilen Weiter-So Profite machen, überwinden.

Gleichzeitig hat die öffentliche Hand eine unmittelbare eigene Verantwortung – vor allem für das Verkehrssystem und den Gebäudebestand. Wenn beide klimaneutral werden sollen, dann muss es attraktive Angebote und folglich erhebliche öffentliche Investitionen geben. Es hat sich herumgesprochen: **Die ab 2020 für alle Bundesländer geltende Schuldenbremse wirkt als Investitionsbremse.** Das ist unverantwortlich. Gerade jetzt, zu Beginn des entscheidenden Jahrzehnts und bei Null-Zinsen, dürfen die öffentlichen Haushalte nicht in Fesseln liegen. Auf allen Ebenen – Bund, Länder und Gemeinden – sind große Investitionen fällig, die nicht allein aus den laufenden Einnahmen zu leisten sind. Es ist zwingend geboten, öffentliche Investitionen auch mit Krediten zu finanzieren (siehe Kapitel 2).

Der ökologische Umbau der Wirtschaft ist finanzierbar durch eine Abkehr von der schwarzen Null, durch Milliarden der Europäischen Zentralbank für Investitionen in eine ökologische Wirtschaft statt für Banken und Vermögende, eine angemessene Besteuerung von Reichtum, den Abbau ökologisch schädlicher Subventionen und Steuererleichterungen sowie durch Einnahmen aus dem CO_2-Mindestpreis. Die Schuldenbremse ist eine Investitionsbremse und muss gestrichen werden. **Wir brauchen eine grüne Null statt eine schwarze Null!**

Im Herbst 2008 beschloss der Deutsche Bundestag im Eilverfahren ein 480-Milliarden-Euro-Programm zur Bankenrettung. Weshalb ist diese Haftung für die Finanzverbrechen der Vergangenheit erlaubt, aber nicht die Vorsorge für die jetzigen und künftigen Generationen? Diese absurde Situation kann niemand akzeptieren.

Wenn der Staat auf dem Weg zur Klimaneutralität Richtungsentscheidungen trifft und mehr in die notwendigen Infrastrukturen investiert, werden zunehmend auch private Investitionen folgen. Seit vielen Jahren herrscht auf den Kapitalmärkten Anlagenotstand. Hunderte Milliarden Euros und US-Dollars finden keine halbwegs verlässliche Verwendung.

Diese Verlegenheit könnte die Politik als Aufforderung betrachten: Endlich sind starke strukturpolitische Vorgaben möglich und nötig, damit das private Kapital fossile Investments meidet und ökologischer angelegt wird. So lässt sich auch verhindern, dass Industrie-Unternehmen so planlos handeln wie bislang die deutschen Stromkonzerne, die viel zu lange auf Atom- und Kohlestrom gesetzt haben.

Die ökologische Umgestaltung der Volkswirtschaft verändert auch die Arbeitswelt. Insgesamt wird es aufgrund von massiven Umbau-Investitionen mehr Arbeitsplätze geben. Aber einige Branchen und Regionen, die bisher überdurchschnittlich mit fossilen Energien verbunden waren, werden sich anders orientieren müssen. Deshalb ist Strukturpolitik nötig. Es geht um gleichwertige Lebensverhältnisse und um gute Arbeitsplätze mit Zukunftsperspektive in allen Regionen. Mehr öffentliche Investitionen müssen dazu ebenso beitragen wie eine verbesserte Arbeitsmarktpolitik (siehe Kapitel 3).

Unser Aktionsplan Klimagerechtigkeit integriert soziale Gerechtigkeit in alle Ebenen des ökologischen Umbaus. Er zeigt auf, was bis 2030 getan werden muss. Um die notwendigen und tiefgreifenden Veränderungen von Wirtschaft und Gesellschaft schnell zu verwirklichen, braucht es breite Akzeptanz, tatkräftige politische Unterstützung und – nicht zuletzt – internationale Solidarität und Friedenspolitik (siehe Kapitel 6 und 7). Abrüstung vermindert Klimagase. Das Militär gehört zu den großen Verursachern von Treibhausgasen und vernichtet enorme Ressourcen. Abrüstung dient folglich auch dem Klima- und Ressourcenschutz.

Mit einer Strategie der „Gerechtigkeit und Ökologie für alle“ kann Deutschland auch seine internationalen Verpflichtungen erfüllen. In Paris hat sich die Staatengemeinschaft im Dezember 2015 das Ziel gesetzt, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur möglichst auf 1,5 Grad, auf jeden Fall aber auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen. Was das bedeutet, hat der Weltklimarat berechnet. Das Berliner Mercator-Institut aktualisiert dessen Ergebnisse laufend. Um mit einer Wahrscheinlichkeit von 67 Prozent die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten, dürfte die Menschheit ab 1. Januar 2020 nur noch rund 340 Milliarden Tonnen Treibhausgase emittieren. Dieses sogenannte Restbudget liegt deutlich höher, nämlich bei circa 1.090 Milliarden Tonnen, wenn nur die 2-Grad-Grenze eingehalten werden soll.

Deutschlands Anteil an der Weltbevölkerung beträgt 1,08 Prozent (83,1 Millionen von insgesamt 7,7 Milliarden Menschen auf der Erde). Folglich darf Deutschland insgesamt nur noch rund 3,7 Milliarden Tonnen CO_2 ausstoßen, wenn das 1,5-Grad-Ziel gelten soll und wenn jeder Mensch auf der Erde dasselbe Emissionsrecht hat. Aktuell aber liegen die gesamten deutschen Emissionen bei etwa 811 Millionen Tonnen (2019). Nach dieser Rechnung hätte Deutschland – bei gleichbleibenden Emissionen – sein Restbudget in weniger als fünf Jahren verbraucht.

Das selbst gesetzte Ziel, die Emissionen im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent bis 2020 zu senken, wird Deutschland bereits deutlich verfehlen. Das nächste offizielle Ziel (minus 55 Prozent bis 2030) wird ebenfalls gerissen, wenn es für den Klimaschutz nur warme Worte, aber keine harten Vorgaben gibt. Angesichts des schrumpfenden Restbudgets reichen minus 55 Prozent bis 2030 nicht mehr aus: **Minus 65 Prozent muss die neue Zielmarke für Deutschland und für die Europäische Union sein. Die Uhr tickt.**

Kapitel 2:

Das Gute Fördern: Investitionspakt für das Klima

1. **Klimagerechtigkeit erfordert massive öffentliche Investitionen und eine neue Förderpolitik**
   Wir brauchen umweltfreundliche und bezahlbare Alternativen, damit die Klimawende gelingt. Menschen, die sich die Miete in den Innenstädten nicht mehr leisten können, brauchen etwa schnelle Busse und Bahnen, um weniger Auto zu fahren.
2. **Klimagerechtigkeit ist finanzierbar**
   Geld ist genug da! Wir wollen Reichtum und Konzerne gerecht besteuern, die schwarze Null beerdigen, die eine grüne Null und Investitionen in die Zukunft verhindert, die Europäische Zentralbank bei der Finanzierung öffentlicher Investitionen nutzen, unökologische schädliche Subventionen und Steuerprivilegien abbauen sowie Einnahmen aus dem CO_2-Mindestpreis nutzen.
3. **Klima-Investitionspakt mit vier Säulen**
   Unser Investitionsprogramm umfasst 87 Milliarden Euro jährlich, darunter Investitionen in die öffentliche Infrastruktur / öffentliche Förderprogramme und Subventionen / öffentliche Kredite / öffentliche Beteiligungen.

Ein Green New Deal ist notwendig, um die Wirtschaft schnell umzubauen. Der Staat ist der Treiber von ökologischen Schlüsseltechnologien und -innovationen, wo private Konzerne nur kurzfristige Profite anstreben. Ein öffentliches Investitionsprogramm schafft Planungssicherheit und regt zusätzliche private Investitionen (crowding-in) an. Unser Investitionspakt finanziert den Aktionsplan Klimagerechtigkeit: Die Abschaffung der Schuldenbremse ist nötig, um langfristig und generationengerecht in die Infrastruktur der Zukunft zu investieren. Doch auch heute bestehen Spielräume, um Sofortmaßnahmen für Klimagerechtigkeit zu ergreifen.

Klimagerechtigkeit erfordert massive öffentliche Investitionen und eine neue öffentliche Förderpolitik. Wir brauchen umweltfreundliche und bezahlbare Alternativen, damit die Klimawende gelingt. Klar ist: es kostet weniger, jetzt Großes zu leisten als zu spät zu handeln.

Die Schuldenbremse im Grundgesetz sowie die europäischen Schuldenregeln sind Investitionsbremsen und blockieren den Kampf gegen die Erderhitzung. Wir brauchen stattdessen eine Goldene Regel, die Kredite im Umfang der öffentlichen Investitionen ermöglicht. So kann Vermögen für zukünftige Generationen geschaffen werden. Zugleich ist es widersinnig, dass die Europäische Zentralbank (EZB) aufgrund der EU-Verträge nicht Vollbeschäftigung und öffentliche Investitionen

unterstützen kann. Unser Leitbild ist eine grüne Null für das Klima, keine schwarze Null im Haushalt.

Klimagerechtigkeit ist finanzierbar

Das Klima wartet nicht. Laut EU-Kommission braucht die Europäische Union zur Erreichung der Pariser Klimaziele jährlich 180 Milliarden Euro zusätzliche Investitionen. Wir schätzen den Investitionsbedarf für eine Verkehrswende, eine echte Energiewende, die energetische Gebäudesanierung, eine ökologische Landwirtschaft und eine sozial-ökologische Industrie in Deutschland auf 87 Milliarden Euro zusätzlich pro Jahr bis 2030. Für den Klimapakt wollen wir die folgenden Finanzquellen nutzen:

A. Eine angemessene Besteuerung von Vermögen, Erbschaften, Konzerngewinnen und Finanztransaktionen verschafft den öffentlichen Kassen Handlungsspielraum und korrigiert die extreme Ungleichheit in Deutschland. Große Vermögen deutlich stärker zu besteuern, entspricht auch dem Verursacherprinzip: die reichsten Menschen haben den größten ökologischen Fußabdruck und profitieren am meisten von einer klimaschädlichen Produktionsweise.
B. Der verfassungsgemäße Spielraum für Neuverschuldung durch den Bund beträgt jenseits von Konjunkturschwankungen zurzeit circa zwölf Milliarden Euro pro Jahr (0,35 Prozent des BIP).
C. Eine Umschichtung innerhalb des Bundeshaushalts von ökologisch schädlichen Subventionen und Steuerbefreiungen insbesondere in den Bereichen Energie und Verkehr setzt 40 Milliarden Euro frei.
D. Öffentliche Förderbanken wie die Europäische Investitionsbank (EIB) oder die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) sind bereits heute zur Unterstützung von Wohnungswirtschaft, Umweltschutz, Infrastruktur sowie technischem Fortschritt verpflichtet. Sie können als rechtlich unabhängige Anstalten in öffentlicher Hand ihre Kreditvergabe ausweiten und durch die Ausgabe zusätzlicher Anleihen (zum Beispiel green bonds) finanzieren. Bund und Länder können das Eigenkapital der Institute erhöhen, ohne dass dies bei der Schuldenbremse angerechnet wird. Die Europäische Zentralbank kann die Kosten der Investitionen reduzieren, wenn sie etwa Anleihen der öffentlichen Förderbanken kauft. Statt Milliarden über den Kauf von Unternehmensanleihen in Banken und Konzerne zu pumpen, würde die EZB so den Ausbau unserer Infrastruktur unterstützen. Die Ausweitung öffentlicher Investitionen hat darüber hinaus erhebliche Selbstfinanzierungseffekte, weil mit den Investitionen auch private Investitionen angeregt werden und die Steuereinnahmen des Staates steigen.
E. Ein steigender nationaler bzw. regionaler CO_2-Mindestpreis im Emissionshandelssystem (EU ETS) erhöht die Einnahmen des bestehenden Energie- und Klimafonds (EKF), der bereits heute in begrenztem Ausmaß (2018:

2,5 Milliarden Euro) klimafreundliche Investitionen vornehmlich in den Bereichen Gebäude und Industrie unterstützt. Je nach Ausgestaltung des CO_2-Preises ergibt sich ein mittlerer bis hoher einstelliger Milliardenbetrag an Mehreinnahmen.

Der von Wirtschaftsminister Peter Altmaier vorgeschlagene Klimafonds würde hingegen unnötige Kosten produzieren, weil private Anleger garantierte Renditen erhalten sollen. Das wäre dumm und teuer, weil der Staat sich aktuell zu Minuszinsen finanzieren kann.

Die vier Säulen des Klimapakts

Unser **Klimapakt** hat **vier Säulen** auf. Ein Klima-Investitionsrat unter Beteiligung der Ministerien, des Bundestages, der Gewerkschaften und Umweltverbände sowie der Förderbanken trifft dabei strategische Investitionsentscheidungen und überwacht laufende Investitionen.

1. Investitionen in die öffentliche Infrastruktur

Besonders dringlich sind Investitionen in den Bereichen Bahnverkehr (Netze und Fahrzeuge) und Gebäude (sozial verträgliche energetische Sanierung). Bund, Länder und Kommunen müssen diese Investitionen (ko-)finanzieren. Zusätzlich sollten regionale Förderbanken und die KfW durch Sonderprogramme gezielt kommunale Wohnungsbaugesellschaften und Verkehrsbetriebe beziehungsweise die Deutsche Bahn mit Fremd- oder sogar Eigenkapital unterstützen. Diese Zusammenarbeit der öffentlichen Hand ist nötig, um die ausgezehrten Kommunen zu Akteuren der Klimawende zu machen. Denn die Menschen vor Ort wissen am besten, wo es hakt. Die Klimawende erfordert daher Mitbestimmung. Der Gesamtbedarf zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen liegt bei circa 34 Milliarden Euro pro Jahr.

2. Öffentliche Förderprogramme und Subventionen

Wir brauchen Förderprogramme, um Anreize zum Umstieg auf klimafreundliche Ausrüstung und treibhausgasfreie Technologien zu setzen. Diese sind im Regelfall als laufende Ausgaben aus den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen zu finanzieren, insbesondere durch die Streichung schädlicher Subventionen beziehungsweise in Teilen durch den Energie- und Klimafonds (EKF). Für Schulung und Weiterbildung brauchen die Bundesagentur für Arbeit sowie die Berufsschulen und Universitäten mehr Ressourcen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf circa 48 Milliarden Euro, davon zwölf Milliarden für den schrittweisen Nulltarif im ÖPNV. In den Kosten enthalten sind auch die Zins- und Ausfallrisiken von Krediten und staatlichen Beteiligungen, die teilweise von den Förderbanken getragen werden. Auch die Klimaschutzmaßnahmen in Entwicklungsländern sind hier einzupreisen. Diese Ländern sind am Stärksten vom Klimawandel betroffen, haben ihn aber am Wenigsten verursacht.

3. Öffentliche Kredite

Klimaschutz bedeutet nicht den Abbau von Industrie, sondern eine ökologische Industrie des 21. Jahrhunderts, die lebensfähig ist. Im Privatsektor wird die Klimawende durch regulatorische Ge- und Verbote sowie CO_2-Mindestpreise gesteuert. Ein Umbau zu nachhaltigen Produktionsverfahren wird somit auch betriebswirtschaftlich zwingend. Der Finanzierungsbedarf für private Investitionen in neue Anlagen kann durch ~~erhöhte~~ Kreditvergabe in einem Klimaprogramm der Förderbanken unterstützt werden. Denn Förderbanken können wegen der Staatsgarantie Unternehmen billiger finanzieren als der private Finanzmarkt. Günstige Kredite sollte es nur bei Verpflichtung zu Guter Arbeit und der Tariftreue geben.

4. Öffentliche Beteiligungen

Wenn Unternehmen nicht die nötigen Mittel zur Klimawende aufbringen können oder wenn das Geschäftsmodell tiefgreifend verändert werden muss, kann der öffentliche Sektor durch strategische Beteiligungen Wandel unterstützen. So können bedrohte~~r~~ Unternehmen ganz oder teilweise in einer öffentlichen Restrukturierungsgesellschaft eingebracht werden. Im Fall einer öffentlichen Beteiligung sollten gleichermaßen die betroffenen Kommunen sowie die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften an den Unternehmensentscheidungen beteiligt werden. Die Maßnahmen sind durch Qualifizierungsprogramme für Beschäftigte und Beratung zur langfristigen Unternehmensfortführung zu flankieren, für die auch die Unternehmen ihren Beitrag zu leisten haben. Öffentliche Beteiligungen können ebenfalls über die öffentlichen Förderbanken unterstützt werden. Das Volumen von Krediten und Beteiligungen ist auf fünf Milliarden Euro pro Jahr veranschlagt. Mit beiden Instrumenten können die Förderbanken auch die bereits bestehende Unterstützung von Unternehmensgründungen (Wagniskapital) ausdehnen sowie gezielt die Regionalisierung von Wertschöpfungsketten fördern.

Neben den vier Säulen des Klimapakts kann der Staat auch über die Nachfrageseite zur ökologischen Umgestaltung der Volkswirtschaft beitragen. Die öffentlichen Haushalte haben ein jährliches Auftrags- und Beschaffungsvolumen von insgesamt rund 400 Milliarden Euro. Wer in diesem Umfang einkauft, hat Marktmacht. Deshalb ist es naheliegend, dass die öffentliche Hand ihre Beschaffungs- und Auftragsvergabepraxis viel stärker als heute an ökologischen (und sozialen) Kriterien orientiert.

Kapitel 3

DEN WANDEL SOZIAL GESTALTEN: Linker Klimaschutz sichert und schafft neue Arbeitsplätze

1. **Akzeptanz schaffen**
   Die ökologische Frage muss mit der sozialen Frage untrennbar verbunden sein. Um die notwendigen Veränderungen schnell zu verwirklichen, braucht es eine breite Akzeptanz der abhängig Beschäftigten – diese dürfen nicht zu den Verlierern der Veränderungsprozesse werden, deswegen muss gute und sichere Arbeit im Mittelpunkt stehen. Das erfordert hohe Investitionen in die Qualifizierung der Beschäftigten.
2. **Klimaschutz schafft Arbeitsplätze**
   Ambitionierter Klimaschutz ist auch ökonomisch vorteilhaft und schafft insgesamt mehr Arbeitsplätze in zukunftsfähigen Bereichen als woanders verloren gehen.
3. **Menschen vor Arbeitsplatzverlust schützen**
   Bei der Umstellung auf ökologische Produktion und Produkte müssen die Belegschaften von Beginn an durch Gewerkschaften und Betriebsräte beteiligt werden. Das schafft die Voraussetzung, um Veränderungsprozesse mit realen Beschäftigungsmöglichkeiten in Einklang zu bringen. Von Arbeitsplatzverlust bedrohte Menschen sind mit arbeitsmarktpolitischen Instrumenten (Weiterbildung, organisierte Transfermaßnahmen, Brücken in die Rente, staatliche Weiterbeschäftigungs- und Einkommensgarantien) zu unterstützen. Wo dies nicht aus betrieblichen Mitteln finanziert werden kann, muss staatliche Förderung erfolgen.
4. **Förderung strukturschwacher Regionen**
   Strukturfördermittel für die Kohleregionen sind richtig. Aber auch andere Regionen, die negativ von der Transformation betroffen sind, müssen gezielt gefördert werden, um den Anspruch auf gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland einzulösen.

Ökologisch sinnvolle Politik, Wohlstand und Beschäftigung sind keine Gegensätze – im Gegenteil. Die Europäische Kommission rechnet im Zuge der Energiewende bis 2030 europaweit mit 900.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Für den Klimaschutzplan 2050 des Bundesumweltministeriums errechneten das Öko-Institut und das Fraunhofer ISI für das Jahr 2030 deutschlandweit hunderttausende zusätzliche Arbeitsplätzen und ein höheres Wirtschaftswachstum.

Allerdings gehen Studien von einem Arbeitsplatzverlust allein in der deutschen Automobilindustrie zwischen 90.000 und 114.000 (IAB) aus. Angesichts des bereits angekündigten Stellenabbaus (u.a. Daimler, VW, Continental, Schaeffler) scheint der Abbau von Arbeitsplätzen schneller Realität zu werden als befürchtet. Das Ziel muss sein, möglichst viele gut bezahlte Industriearbeitsplätze in einer klimaneutralen Produktion zu erhalten.

Ein grüner Anstrich für eine ansonsten unveränderte Wirtschaftspolitik wäre allerdings viel zu wenig. Eine erfolgreiche soziale Energiewende ist ohne Umverteilung nicht zu machen. Wir wollen Ungleichheit reduzieren und Lasten gleichmäßig verteilen. Eine beschäftigungssichernde, klimaneutral ausgerichtete Industrieproduktion muss durch eine neue Wirtschaftspolitik flankiert werden. Das bedeutet: stärkere Orientierung auf den Binnenmarkt, Schließung der Versorgungslücken im Bereich öffentlicher und gemeinwohlorientierter Aufgaben, höhere Einkommen für Lohn- und Transferabhängige und mehr Umverteilung. Damit wird die Wirtschaft über die Inlandsnachfrage stimuliert und zugleich werden die konfliktbeladenen deutschen Exportüberschüsse gemindert.

In der Kranken- und Altenpflege, in allen Bereichen der Bildung, in sozialen Diensten und bei kulturellen Dienstleistungen ist im kommenden Jahrzehnt ein Zusatzbedarf von über einer Million Stellen zu decken. Für den sozial-ökologischen Umbau ist es zudem wichtig, den öffentlichen Dienst in zentralen Bereichen auszubauen. Dies betrifft zum Beispiel Beschäftigte im Öffentlichen Verkehr, bei der Verkehrsplanung, Energie- und Sanierungsberater sowie in den Bauämtern.

Gemessen an der Wirtschaftsleistung liegt Deutschland in der EU bei den Ausgaben für den Öffentlichen Dienst an vorletzter Stelle. Das Beispiel Skandinavien zeigt, dass ein Wohlfahrtstaat mit umfänglichen öffentlichen Diensten und ergänzender Non-profit-Beschäftigung zusammen mit einer international konkurrenzfähigen Industrie möglich ist. Zugleich müssen neben der Stellenausweitung auch die Arbeitsbedingungen verbessert werden – so ist etwa der Lohnunterschied zwischen Industriearbeit und Dienstleistungen fast nirgendwo so groß wie in Deutschland. Deshalb müssen die Löhne im Dienstleistungsbereich überproportional steigen. Neben Bezahlung und anderen Arbeitsbedingungen geht es zudem um eine gesellschaftliche Aufwertung vieler Berufe.

Auch wenn im Zuge der sozial-ökologischen Wende insgesamt mehr Arbeitsplätze entstehen können als abgebaut werden, wird es in einigen Branchen und Regionen Arbeitsplatzverluste geben. Das betrifft neben den Bereichen Kohle, Erdöl und Erdgas vor allem den Fahrzeugbau. Allerdings kann es nicht darum gehen, jetzt den Automobilarbeiter oder Kraftwerksingenieur zur Pflegekraft umzuschulen. In vielen technischen Bereichen – Umwelttechnologien, nachhaltige Mobilität, Gebäudesektor, elektrische Ausrüstungen – werden Ingenieurinnen und Ingenieure sowie gut ausgebildete Fachkräfte in hoher Zahl gebraucht. Um Übergänge zu erleichtern, müssen gezielte Qualifizierungs- und Vermittlungsangebote geschaffen werden. Für die notwendige Qualifizierung der Beschäftigten sind in erster Linie die Unternehmen

verantwortlich. Die Mitbestimmung von Gewerkschaften und Betriebsräten ist gerade in diesem Bereich unabdingbar.

Zuschüsse für berufliche Weiterbildungen und Mobilitätsbeihilfen sollten über betriebliche Vereinbarungen und nötigenfalls über Strukturwandelmittel gefördert werden. Im SGB III ist ergänzend zu den bestehenden Formen des Kurzarbeitergeldes ein Transformationskurzarbeitergeld zu verankern, welches es den Beschäftigten in von der Transformation betroffenen Betrieben bzw. Betriebsteilen ermöglicht, sich den neuen Anforderungen gemäß zu qualifizieren und mit einem Rechtsanspruch auf Weiterbildung einhergeht.

Die Betriebsparteien müssen hierbei systematisch einbezogen und Betriebsräte bei Fragen der beruflichen Bildung in die Lage versetzt werden, auch über das „ob“ und nicht nur das »wie« mitzubestimmen. Bei anstehenden Stilllegungen kann auf Transfergesellschaften zurückgegriffen werden, die in Kombination mit beruflicher Neuorientierung, Vermittlung und Weiterbildung zugleich den längeren Bezug von Arbeitslosengeld ermöglichen. Gleichzeitig müssen Ausbildung und Umschulung für Berufe, die für den Klimaschutz dringend benötigt werden, massiv gefördert und durch weitere Maßnahmen unterstützt werden. Die Grundsätze der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) müssen viel stärker in Schule und Ausbildung berücksichtigt werden.

Der Umbau muss von einer spürbaren Arbeitszeitverkürzung flankiert werden. Arbeitszeitverkürzung mit vollem Lohnausgleich, aber auch Modelle der phasenweisen oder lebenszeitbezogenen Arbeitszeitverkürzung ermöglichen mehr Zeit für private und gesellschaftliche Aktivitäten und tragen zugleich zum Abbau von Arbeitslosigkeit bei. Zwar wird die Arbeitszeit von den Tarifparteien ausgehandelt. Die Ausgangsposition dafür ist aber durch gesetzliche Vorgaben zugunsten der Gewerkschaften zu verändern, insbesondere durch eine Reduzierung der gesetzlichen Höchstarbeitszeit von derzeit 48 Stunden pro Woche auf 40 Stunden.

Wo auch immer Arbeit im Zuge des sozial-ökologischen Umbaus neu entsteht, soll dies „gute Arbeit“ sein, d.h. unbefristete, tariflich entlohnte und mitbestimmte Arbeitsverhältnisse. Hierzu braucht es eine starke Tarifbindung. Um die Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen zu erleichtern, muss das Vetorecht für Arbeitgeber abgeschafft werden. Unsichere Arbeitsverhältnisse (z.B. Leiharbeit oder Minijobs) müssen zurückgedrängt, die Arbeitslosenversicherung ausgebaut und Hartz IV durch eine sanktionsfreie Mindestsicherung ersetzt werden.

Wir wollen, dass der Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft nicht über die Köpfe der Menschen beschlossen wird. Deshalb wollen wir auf regionaler und bundesweiter Ebene Transformationsbeiräte einsetzen, welche mit Vertreterinnen und Vertretern von Gewerkschaften, Unternehmen, Umweltverbänden und der organisierten Zivilgesellschaft besetzt werden. Diese Transformationsbeiräte sind ein Ausdruck von mehr Wirtschaftsdemokratie. Belegschaften und gesellschaftliche Akteure können dann viel stärker als bisher in unternehmerische Prozesse eingreifen. Dazu gehört auch, Belegschaften und Betriebsräten eine wirtschaftliche

Mitbestimmung zu gewähren, die es ihnen ermöglicht, über strategische Ausrichtungen ihres Unternehmens und was und wann wie produziert wird, mitzuentscheiden.

Den Umbau der Automobilindustrie gestalten

Der Abgasskandal, vor allem aber die Vorsprünge ausländischer Wettbewerber bei der Elektromobilität, der digitalen Vernetzung und neuen Dienstleistungsmodellen haben die Automobilbranche mit ihren 800.000 direkten und ebenso vielen indirekten Beschäftigten schwer erschüttert. Angesichts der weltweiten Überkapazitäten und der vielen Zulieferbetriebe, die auf Verbrennungsmotoren setzen, ist in den kommenden Jahren ein Beschäftigungsabbau in zahlreichen Betrieben wahrscheinlich.

Industrieller Niedergang oder industriepolitischer Umbau – das ist aktuell die Frage. Ein weltweit einzigartiges Geflecht von Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie jahrzehntelange Erfahrungen in der automatisierten Massenfertigung sind noch längst keine Zukunftsgarantie. Je eher die Weichen für den Umbau gestellt werden, umso besser wird es gelingen, den Strukturwandel abzufedern.

Wenn der Beschäftigungsumbruch gestreckt und über Betriebsvereinbarungen wie Altersteilzeit, Umschulung und Qualifizierung sowie regulären Ruhestand gesteuert wird, gibt es gute Chancen, ihn ohne massive Verwerfungen zu organisieren.

Speziell kleinere Betriebe und Zulieferer, die teilweise oder gar ausschließlich Verbrennungsmotoren und Getriebe produzieren, sind durch den Wandel in ihrer Existenz bedroht. Wir wollen die Restrukturierung dieser Unternehmen und damit zusammenhängende beschäftigungssichernde Maßnahmen unterstützen. Deshalb soll der von uns geforderte Klima-Investitionspakt auch den Umbau bestehender Unternehmen fördern (siehe Kapitel 2).

Strukturpolitik für Kohleregionen und darüber hinaus

In den Braunkohlerevieren ist der Strukturwandel bereits in vollem Gange. Angesichts der Verdrängung von Kohlestrom durch den Ausbau Erneuerbarer Energien, der gestiegenen CO2-Kosten im europäischen Emissionshandel und der derzeitigen Weltmarktpreise für Erdgas ist fraglich, ob Braunkohlekraftwerke tatsächlich, wie in den Plänen der Kohlekommission vorgesehen, bis weit in die 2030er Jahre rentabel zu betreiben sind. Ein kürzerer, mit festen Terminen, mit Fördermitteln und arbeitsmarktpolitischen Instrumenten abgefederter Kohleausstieg wäre für die Beschäftigten und die Entwicklung der Regionen allemal günstiger als der wacklige Ausstiegsfahrplan, wie er der Bundesregierung vorschwebt.

In der Braunkohlewirtschaft werden große Teile der Belegschaft unter Berücksichtigung von Sonderregelungen für Bergleute und gegebenenfalls zu vereinbarenden Ergänzungsleistungen in den Ruhestand wechseln können. Viele weitere finden eine Anschlussbeschäftigung in der Tagebausanierung.

Kohlekumpel nicht im Stich lassen

Für die Beschäftigten in der Kohleindustrie ist eine staatliche Weiterbeschäftigungs- und Einkommensgarantie zu verankern. Dazu sind in enger Abstimmung mit den zuständigen Gewerkschaften, mit den Betreibern der Braunkohletagebaue und -kraftwerke Verträge abzuschließen, mit dem Ziel betriebsbedingte Kündigungen auszuschließen, ohne die Betreiber von ihren Pflichten zur Sanierung der Tagebaue sowie von ihren finanziellen Verpflichtungen zu entheben. Zusätzliche Instrumente wie Altersteilzeit oder Vorruhestand sind zu nutzen. Wo dies nicht möglich ist, ist für die bei einem Wechsel in ein anderes Unternehmen gegebenenfalls entstehenden Lücken bei Einkommen oder Altersbezügen ein entsprechender Ausgleich zu garantieren. Dafür sind entsprechende finanzielle Mittel durch den Bund zur Verfügung zu stellen. Wo auch ein entsprechender Wechsel in ein anderes Unternehmen in der Region nicht möglich oder nicht zumutbar ist, ist die Weiterbeschäftigungs- und Einkommensgarantie über Transfergesellschaften oder staatliche Beschäftigungsgesellschaften zu gewährleisten

Neben dem Arbeitsplatzverlust der unmittelbar in der Braunkohle Beschäftigten fürchten viele Menschen in den Regionen, dass sie weiter abgehängt werden, dass Arbeitsplätze bei Zulieferern und Dienstleistern für den Bergbau sowie Wertschöpfung verloren gehen. DIE LINKE setzt sich deshalb dafür ein, in den Kohleregionen umgehend und umfassend mit der Unterstützung des Strukturwandels zu beginnen. Hierzu ist es unerlässlich, massive Investitionsprogramme zu starten. Ziel dieser Investitionsprogramme soll es sein, in den Revieren starke, ökologisch nachhaltige Industriestandorte zu erhalten bzw. aufzubauen. Beispielsweise soll die Lausitz Energieregion bleiben und zum Kompetenzstandort für Erneuerbare Energien werden. Ferner sind die bestehenden Industrieparks mit konkreten Beschäftigungszielen so weiter zu entwickeln, dass dort zusätzliche nachhaltige Arbeitsplätze entstehen. Die wertvollen Kompetenzen der Braunkohlewirtschaft bei Bergbausanierung und Hydrogeologie können auch zukünftig gebraucht werden.

Speziell in der Lausitz trifft der Strukturwandel aber eine strukturschwache, von Abwanderung und Alterung betroffene Region. Hilfen allein für ausscheidende Beschäftigte greifen daher viel zu kurz. Neben Infrastrukturprojekten (Verkehrsanbindung, schnelles Internet) müssen gezielte Wirtschafts- und Innovationsförderung, die Ansiedlung von Forschungseinrichtungen, Kompetenzzentren und Behörden sowie die Verbesserung weicher Standortfaktoren (gute Schulen und Kitas, Kultur- und Sportangebote) dafür sorgen, dass vor Ort neue Wertschöpfung und gute Arbeitsbedingungen entstehen.

Wir wollen, dass die ansässigen Akteure und die Bürgerinnen und Bürger dabei eng an den Entscheidungen beteiligt werden und Einfluss auf die Verwendung der Strukturwandelmittel nehmen können. Durch eine Investitionspauschale für Kommunen sollen diese in die Lage versetzt werden, die für den Strukturwandel erforderlichen Planungskapazitäten zu schaffen.

Strukturwandel im ländlichen Raum – Chancen für gleichwertige Lebensverhältnisse

Ländliche Räume, insbesondere die Regionen, die durch wirtschaftlichen Verfall, negative Folgen des demographischen Wandels und Schrumpfung sozialer Versorgungssysteme gekennzeichnet sind, dürfen nicht länger als auszuhaltender Pflegefall betrachtet werden. Stattdessen ist ein politischer Paradigmenwechsel notwendig, der gerade diese Regionen als großen, zukunftsträchtigen Potenzialraum für den sozialökologischen Umbau der Gesellschaft begreift.

Die traditionellen Unternehmen der ländlichen Wirtschaft (Handwerk und Mittelstand), die oftmals wichtige Träger der örtlichen Sozialstrukturen waren, sind heute in Ihrer Existenz bedroht oder haben bereits aufgeben müssen. Allein aus eigener Kraft wird es den verbliebenen Unternehmen oder den wenigen Neugründungen im ländlichen Raum nur selten gelingen, eine zukunftssichere Perspektive für sich, für die Menschen in der Region oder gar darüber hinaus zu schaffen.

In einer ersten Umbauphase der gesamten Förderarchitektur sollten neue, alternative Formen wirtschaftlichen Lebens unterstützt werden: offene Werkstätten („Fab-Labs"), Coworking-Räume, Tauschplattformen, Manufakturen und Kreativquartiere. Entsprechend sind die bestehenden Förderprogramme „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" und „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes" neu auszurichten.

Durch eine Regionalisierung von Produktion, Weiterverarbeitung, Vermarktung und Konsum können ländliche Wirtschaftsstrukturen gestärkt, Stoffkreisläufe besser geschlossen, Transportwege minimiert und kulturelle sowie ökologische Aspekte des Landschaftsschutzes besser gefördert werden. Das trägt zur Verbesserung der Lebensverhältnisse im Ländlichen Raum bei und mindert die Einkommensunterschiede zwischen Stadt und Land. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE fordert daher regionale Kreisläufe zugunsten der Vielen statt globale Märkte zum Profit der Wenigen.

Kapitel 4:
Klimagerechtigkeit konkret

Knapp drei Jahre alt ist das Dokument, das Ministerien und Kanzleramt zunehmend in Bedrängnis bringt: der Klimaschutzplan 2050 (KSP 2050). Das Bundeskabinett hat ihn im November 2016 verabschiedet. Mit ihm setzte das Bundesumweltministerium (BMU) zum ersten Mal Treibhausgas-Minderungsziele für die einzelnen Sektoren unserer Volkswirtschaft durch. Die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft erhielten ein maximales Klimagasbudget bis zum Jahr 2030. Die Summe dieser Budgets soll die Gesamtemissionen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 mindern.

Hinter dem Begriff „Treibhausgase“ sammeln sich verschiedene Klimagase, die unterschiedlich zur Erderwärmung beitragen. Die UN nennt sieben Treibhausgase: Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), und Lachgas (N_2O) sowie die fluorierten Treibhausgase (F-Gase): wasserstoffhaltige Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW), Schwefelhexafluorid (SF_6) und Stickstofftrifluorid (NF_3). CO_2 ist zwar je Tonne nicht das wirksamste, aber wegen der gigantischen Emissionsmengen das mit Abstand bedeutendste Treibhausgas. Deshalb ist es Referenzgröße, die Menge von emittierten Klimagasen wird in CO_2-Äquivalent ausgedrückt, um die unterschiedliche Klimawirksamkeit vergleichbar zu machen. In Deutschland entfallen in einer solchen Rechnung 88,2 Prozent der Freisetzung von Treibhausgasen auf Kohlendioxid.

In der Zuordnung von Treibhausgasbudget zu den genannten Sektoren liegt die Brisanz des KSP 2050: Die Zielerfüllung kann erstmals von den einzelnen Ressorts politisch eingefordert werden. Diese können sich nicht mehr so einfach hinter den bei Klimaschutz und Energiewende federführenden Ministerien für Umwelt sowie für Wirtschaft und Energie verstecken oder aufs Kanzleramt verweisen. Die Minderungsziele im Klimaschutzplan 2050 reichen zwar nicht, um das UN-Klimaschutzübereinkommen von Paris einzuhalten. Angesichts des jahrelangen Versagens der Klimapolitik hierzulande bedeuten aber selbst sie eine Herausforderung.

Im Spätsommer 2019 verwehrte das Verkehrsministerium den BMU-Expertinnen und –Experten den Einblick in jene Dokumente, die nachweisen sollen, dass die von ihm gemeldeten CO_2-Einsparmengen im Mobilitätsbereich bis 2030 tatsächlich erfüllt werden können. Dieses Vorgehen spricht Bände. Das Verkehrsressort ist am weitesten von einem Klimaschutzpfad entfernt. Bei den anderen Ressorts sieht es nur wenig besser aus. Es zeigt sich: Mit Reformschritten, die innerhalb der herrschenden Logik bleiben, seien sie kleiner oder größer, lässt sich das überkommene Wirtschaftsmodell der Bundesrepublik niemals klimaverträglich gestalten.

Für diesen Befund lieferten die Sektorziele das Sezierbesteck. Kein Wunder, dass ihre Übernahme in das Bundes-Klimaschutzgesetz (erst hier hätten sie auch

Gesetzeskraft) zu den umstrittensten Themen der koalitionsinternen Auseinandersetzungen des Herbstes 2019 gehörte.

Neben dem im November 2019 vom Bundestag beschlossenen Klimaschutzgesetz hat die Bundesregierung ein detailliertes „Klimaschutzprogramm 2030“ verabschiedet, das den Klimaschutzplan von 2016 umsetzen soll. Die dort vorgesehenen Einzelmaßnahmen schließen allerdings bestenfalls zwei Drittel jener Klimaschutzlücke, die, wie eigens beauftragte Fachgremien berechnet haben, gegenüber einem Referenzszenario bis 2030 besteht. Real, also unter Beachtung der Luftbuchungen (etwa aus dem Verkehrsministerium), dürfte die Lücke noch deutlich größer sein. Nur die Hälfte zum Lückenschluss sei gesichert, lauten interne Einschätzungen aus dem BMU, die ihren Weg ans Licht der Öffentlichkeit fanden. Dabei fielen in der Vergangenheit die Klimaschutz-Referenzszenarios des BMU stets deutlich zu optimistisch aus. Zieht man hier „Erfahrungswerte“ ab, so kämen etwa nur ein Drittel der Einsparungen zu Stande, die es zum Lückenschluss bis 2030 bräuchte.

Das Klimaschutzprogramm 2030 enthält immerhin zwei positive Elemente. Zum einen werden die umstrittenen Sektorziele – einschließlich ihrer Aufschlüsslung in Jahresscheiben – Eingang ins Klimaschutzgesetz finden. Zum anderen wird es eine Erfolgskontrolle geben. Erfüllt ein Sektor seine gesetzlich vorgesehenen Ziele nicht, soll der zuständige Ressortminister dem Klimakabinett innerhalb von drei Monaten nach Bestätigung der Emissionsdaten ein Sofortprogramm zur Nachsteuerung vorlegen.

Allerdings soll das Klimakabinett in diesem Zusammenhang auch „überprüfen, ob Anpassungen bei den jährlichen Sektorbudgets“ vorgenommen werden sollen“. Eine Hintertür für das Verkehrsministerium steht also offen. Diese ginge jedoch auf Kosten anderer Ressorts, die die Ausfälle im Verkehrsbereich zusätzlich übernehmen müssten. Dadurch ist ein Dauerstreit in der Bundesregierung darum, welches Ressort wieviel Klimaschutz liefern muss und wer dafür bezahlen soll, vorprogrammiert.

Das Grundsatzproblem des Klimapakets der Bundesregierung aber besteht darin, dass die vorgesehene Reduktion der Treibhausgase um 55 Prozent bis 2030 weit davon entfernt ist, Paris-kompatibel zu sein. Die Botschaft der mächtigen Proteste am 20. September 2019, die von der „FridaysForFuture“-Bewegung initiiert wurden, war daher deutlich: Für den Klimaschutz sind die am selben Tag von der Bundesregierung verabschiedeten Eckpunkte eine katastrophale Fehlleistung.

Zusätzlich wird diese falsche Politik auch noch teuer. Milliardenstrafen drohen, wenn Deutschland seine nach Brüssel gemeldeten Einsparziele in den nächsten Jahren verfehlen wird. Noch viel gravierender sind die Folgen für das Weltklima und damit für die Menschen, die vor allem in anderen Teilen der Erde darunter zu leiden haben.

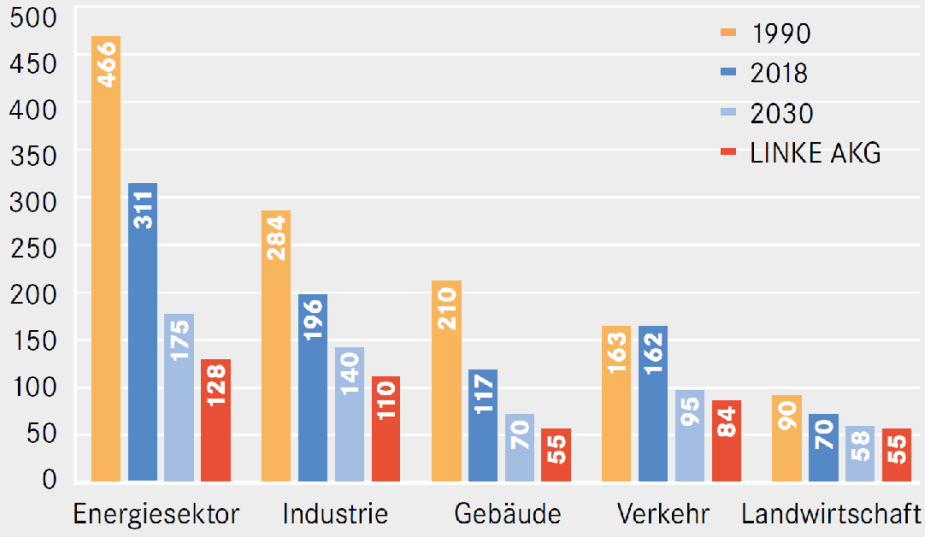
Bilanziert man die aktuellen Emissionen Deutschlands, die Reduktionsziele der Bundesregierung bis 2030 und verlängert diese Ziele linear bis 2050, kommt man auf einen Gesamtausstoß an Treibhausgasen von 12,7 Milliarden Tonnen. Diese

Summe ist erstens weit entfernt vom 1,5-Grad-Ziel. Sie liegt zweitens weit über dem Anteil Deutschlands am Restbudget für die 2-Grad-Grenze, der etwa zehn Milliarden Tonnen beträgt. Dieses Restbudget wäre bereits in zwölf Jahren verbraucht, würde Deutschland mit dem Emissionsniveau des Jahres 2018 weiter wirtschaften.

Daraus folgt: Die Klimaschutzziele der Bundesregierung müssen nicht nur eingehalten, sondern deutlich übertroffen werden. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE geht davon aus, dass das Einsparziel bis 2030 um zehn Prozentpunkte höher liegen muss als das der Bundesregierung (mindestens 65 Prozent gegenüber 1990). In den folgenden Kapiteln zeigen wir, wie wir mit konkreten Maßnahmen in allen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft dieses Ziel erreichen können.

Einige der in diesem Aktionsplan geforderten Maßnahmen stehen möglicherweise im Widerspruch zu Regelungen der Europäischen Union, insbesondere derer zum EU-Binnenmarkt. Das betrifft z.B. nationale Beihilfen für die deutsche Industrie zur Dekarbonisierung (siehe Kapitel 4.3) oder die Förderung regionalisierter Lebensmittelmärkte in der Landwirtschaft (siehe Kapitel 4.5). Wir sind überzeugt, dass in der Abwägung zwischen dem in den EU-Verträgen verankerten Ziel der Verwirklichung des Binnenmarktes auf der einen Seite und dem Schutz des Klimas auf der anderen Seite letzterem stets der Vorrang eingeräumt werden muss.

Reduktion der Emissionen nach Sektoren bis 2030
(in Mio. Tonnen CO_2-Äquivalent)



Für echten Klimaschutz ist sehr viel Druck der Klimaschutzbewegung nötig. Gleichzeitig gilt es zu verhindern, dass an Stelle der notwendigen Veränderungen im eigenen Land „Lösungen“ präsentiert werden, die neue Umweltprobleme erzeugen oder auf Kosten anderer Weltregionen gehen (wie beispielsweise Frackinggas- oder Palmöl-Importe). Besser ist es, die Klimakrise voll anzuerkennen und entsprechend zu handeln. Das bedeutet: alles was technisch möglich, volkswirtschaftlich verkraftbar, strukturpolitisch sinnvoll und auf soziale Weise machbar erscheint, sollte ab sofort getan werden.

Kapitel 4.1

ENERGIE:

Energiewende beschleunigen und gerechter machen

1. **Kohleausstieg und Ökostromausbau forcieren, Akzeptanzoffensive starten**
   Der Stromsektor kann am stärksten zur Emissionsminderung beitragen. Genug Ökostrom ist zudem Voraussetzung dafür, die anderen Wirtschaftssektoren CO_2-frei zu machen. Darum müssen bis 2030 die letzten Kohlemeiler vom Netz. Der Ökostromausbau muss die Lücken füllen. Auch damit die Akzeptanz nicht weiter schwindet, sind Standortkommunen an den Erträgen der Ökostrombetreiber zu beteiligen.
2. **Ökostrom effizient einsetzen statt vergeuden**
   Mehr Effizienz ist Voraussetzung für das Gelingen der Energiewende. Ökostrom muss in ausreichender Menge verfügbar gemacht werden und Verschwendung eingedämmt werden.
3. **Energiewende demokratisieren**
   Bürgerenergieprojekte sollen nicht an Ausschreibungen teilnehmen müssen, sondern eine feste Einspeisevergütung erhalten. Strom- und Wärmenetze gehören als natürliche Monopole in die öffentliche Hand, Stadtwerke wollen wir stärken.
4. **Energiewendekosten gerecht verteilen**
   Die Industrieprivilegien bei EEG-Umlage, Netzentgelten und beim Emissionshandel gehören endlich auf den Prüfstand. Denn dafür zahlen die Bürgerinnen und Bürger. Zudem müssen die Netzentgelte innerhalb Deutschlands fairer verteilt werden. Stromsperren gehören verboten.

Stromwende als Rückgrat der Klimaschutzwende

Die Energiewende im Strombereich steht im Zentrum der Klimaschutzdebatte. Das hat vier Gründe. Erstens verursacht die Produktion von Elektrizität hierzulande mit 32 Prozent den Löwenanteil unserer Treibhausgase. Zweitens hat die Stromwirtschaft glücklicherweise auch das größte Potential für schnelle, umfangreiche und preiswerte CO_2-Minderungen – Windturbinen und Sonnenkollektoren lösen fossile Kraftwerke ab. Im Gebäudebereich oder im Verkehrssektor ist der „Brennstoffwechsel“ aus verschiedenen Gründen komplizierter und auch oft teurer. Drittens liegt in der Stromwende ein hohes Demokratisierungspotential. Primärenergie wird hier von Millionen einzelner Anlagen eingesammelt und eingespeist, statt wie noch Anfang des Jahrzehnts von nur vier Großkonzernen in

zentralistischen Großkraftwerken verfeuert. Und viertens ist die Dekarbonisierung der Elektrizitätserzeugung zwingende Voraussetzung dafür, auch andere Sektoren wie Verkehr, Gebäude oder Industrie CO_2-frei zu machen.

So tanken Bahnen und Elektroautos Strom, Hausbesitzer betreiben zunehmend Wärmepumpen, die mit Hilfe von ein wenig Ökostrom ein Vielfaches an Umweltwärme gewinnen. Auch Industrieprozesse werden künftig nicht mehr mit Öl oder Gas befeuert, sondern mit Elektrowärme oder so genannten grünen Gasen beziehungsweise Brennstoffen. Letztere basieren auf Wasserstoff, der mittels Ökostrom aus Elektrolyseuren gewonnen und gegebenenfalls mit Kohlenstoff verbunden wird. Als so genannte synthetische Kraftstoffe können sie auch Flugzeuge oder Ozeanschiffe emissionsarm antreiben.

Grüner Wasserstoff wird außerdem zur Grundlage vieler Prozesse in der chemischen Industrie und der Stahlerzeugung. Den benötigten Ökostrom für alle diese „Sektorkopplung“ genannten Prozesse sehr effizient einzusetzen, ist Voraussetzung für den Erfolg der gesamten Energiewende. Denn verfügbare Flächen, Ressourcen und Akzeptanz sind knapp und begrenzt.

Halbgarer Kohleausstieg

Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz sollen die CO_2-Emissionen von Kohle-, Gas- und Ölkraftwerken bis zum Jahr 2022 auf 257 Millionen Tonnen und bis zum Jahr 2030 auf 175 Millionen Tonnen sinken. Die jährlichen Minderungen dazwischen sollen möglichst linear verlaufen.

Die (Vor-)Entscheidung für das Ende der Kohleverstromung – und vor allem für den längst überfälligen Einstieg in den Ausstieg – fällte jedoch nicht das Bundeskabinett, sondern die von ihr eingesetzte Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (WSB), bekannt als „Kohlekommission“. Danach soll sich die Leistung der Kohlekraftwerke bis zum Jahr 2022 im Vergleich zum heutigen Bestand um 30 Prozent und bis 2030 um 60 Prozent verringern, und zwar möglichst gleichmäßig. Gelingt dies, würde man 2030 etwa bei jenen 180 Millionen Tonnen CO_2 landen, die dem Energiesektor laut Klimaschutzplan 2050 zugestanden werden. Spätestens im Jahr 2038 soll der letzte Meiler vom Netz. Das Ganze wurde mit einem 40-Milliarden-Euro-Paket versehen, das den Strukturwandel in den Kohleregionen unterstützen soll und die Folgen für die Beschäftigten mindern soll. Die Bundesregierung folgt der Kommissionsempfehlung im Klimaschutzprogramm 2030 weitgehend. Die Gesetzgebung dafür sollte im Jahr 2019 eigentlich abgeschlossen werden. Allerdings verzögern sich die Stilllegungs- und Entschädigungs-Verhandlungen mit den Betreibern.

Mit Blick auf die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens ist der Einstieg in den Ausstieg zu schwach. Einige besonders emissionsintensive Braunkohle-Blöcke hätten schon vor 2020 abgeschaltet werden können, ohne die Versorgungssicherheit zu gefährden. Die Bundesregierung will jedoch nur drei Gigawatt (GW) Braunkohle zusätzlich zu schon früher vereinbarten Abschaltungen bis 2022 vom Netz nehmen. Darüber hinaus kommt das anvisierte Ende zu spät. Schließlich müssen die Emissionen des Energiesektors, nimmt man das 1,5-Grad-Ziel ernst, von 311 Millionen (2018) auf zirka 128 Millionen Tonnen CO_2 (2030) sinken, also um 47 Millionen Tonnen mehr, als die Bundesregierung vorsieht.

Ökostrom ausgebremst

Kam Deutschland in der Vergangenheit beim Ökostrom-Ausbau voran, während sich in der Kohle kaum etwas bewegte, ist es heute beinah umgekehrt: Für 2030 wird im Klimaschutzprogramm 2030 ein Ökostromanteil von 65 Prozent anvisiert. Das ist bei 44 Prozent Anteil am Stromverbrauch (erstes Halbjahr 2019) ein schwaches Zwischenziel. 100 Prozent Ökostrom bereits bis 2035: Das ist machbar und die Grundvoraussetzung dafür, die gesamte Volkswirtschaft rechtzeitig vom Treibhausgasausstoß zu befreien. Dafür braucht es 2030 mindestens eine 80-Prozentmarke.

Überdies sind gegenwärtig selbst die niedrigen Ökostromziele in Gefahr. Insbesondere der Zuwachs an Windenergieanlagen an Land ist förmlich zusammengebrochen. Nur 743 neue Anlagen mit insgesamt 2,4 GW Leistung kamen im Jahr 2018 hinzu. Im Jahr zuvor waren es noch fast zweieinhalbmal so viele. Im ersten Halbjahr 2019 gingen nur noch 86 neue Anlagen ans Netz. Das ist mit Abstand der schlechteste Wert seit Einführung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Jahr 2000. Ursachen des Zusammenbruchs sind Fehler der Bundesregierung beim Ausschreibungsdesign und eine Klageflut gegen neue Anlagen vor Ort. Im Ergebnis kostete dies seit 2017 rund 38.000 Arbeitsplätze in der Windkraftbranche.

Selbst das zu geringe 65-Prozent-Ökostromziel 2030 erfordert laut Bundesverband Erneuerbare Energie (BEE) einen jährlichen Windenergiezubau an Land von 4,7 GW. Gesetzlich ist der Ökostromausbau aber auf 2,9 GW gedeckelt. Im Meer müssten noch einmal 1,2 GW Windkraftanlagen pro Jahr aufgestellt werden (Zubau 2018: 1 GW). Bei der Photovoltaik wären gar 10 GW jährlich notwendig (Zubau 2018: 2,9 GW). Die EEG-Deckel verhindern einen solchen Ausbau.

Für Windkraftanlagen sollten weiterhin die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzrechtes gelten, die bei Überschreitung an Wohngebäuden zur Drosselung oder Abschaltung von Windkraftanlagen führen und so die Belastung von Anwohnerinnen und Anwohnern besser reduzieren als eine starre von der Bundesregierung geplante 1.000 Meter Abstandsregelung. Diese würde die potenziellen Ausbauflächen drastisch reduzieren.

Ein Schlüssel für den weiteren Ökostromausbau ist die Steigerung der Akzeptanz für neue Anlagen, insbesondere für die Windkraft. Menschen müssen etwas von der Windenergie in ihren Kommunen haben, Vorschläge wie Windkraft-Abgaben der Betreiber an die Standortgemeinden liegen seit Jahren auf dem Tisch. Das von der Bundesregierung nun beschlossenen Modell kommunaler Hebesätze auf die Grundsteuer ausgewiesener Windkraftgebiete eignet sich dagegen kaum, um von Windenergie betroffene Kommunen einen Vorteil zu verschaffen.

Wenig voran geht es auch beim Netzausbau, der weit hinter den offiziellen Zielen bleibt. Ein Ausbau – der aber der Energiewende dienen muss – ist jedoch Voraussetzung, um den erzeugten Ökostrom jederzeit in die Verbrauchzentren ableiten zu können.

Was zu tun ist

Kohleausstieg beschleunigen und absichern

Der Kohleausstieg muss unverzüglich beginnen. Die zwanzig ältesten und emissionsstärksten Meiler im Umfang von etwa 9 GW müssen zügig mittels Ordnungsrecht vom Netz. Die ohnehin vorgesehenen Strukturwandelmittel könnten dies sozial absichern. Zugleich sind die Kohlekonzerne gesetzlich zu verpflichten, sich angemessen an den Strukturwandelkosten zu beteiligen. Sie haben schließlich jahrelang satte Profite erzielt. Etwaige Entschädigungszahlungen in Milliardenhöhe an die Konzerne lehnen wir daher strikt ab.

Daneben stehen zwei weitere Aufgaben. Zum einen muss das Enddatum der Kohleverstromung auf das Jahr 2030 vorgezogen werden. Ein vorgezogenes Enddatum der Kohleverstromung sollte per Kohleausstiegsgesetz festgelegt werden, einschließlich entsprechender sozialer und struktureller Absicherung, um für Regionen und Beschäftigte Planungssicherheit zu schaffen.

Zum anderen sollte ein regionaler CO_2-Mindestpreis im Stromsektor eingeführt werden. Dies würde verbliebene Kohlekraftwerke daran hindern, ihre Produktion zu steigern (wenn andere abgeschaltet werden) und perspektivisch deren Produktion drosseln. Mit anfangs 30 Euro je Tonne CO_2 würde der CO_2-Mindestpreis als Untergrenze des schwankenden CO_2-Preises im Emissionshandelssektor fungieren.

Abzusichern ist auch der Endkunde. Deshalb setzt sich die Bundestagsfraktion DIE LINKE für die Absenkung der Stromsteuer auf den Europäischen Mindestsatz von 0,1 Cent je Kilowattstunde ein. Das wären 2 Cent weniger als heute und damit ein Vielfaches des Betrages, um den der Endkundenpreis infolge eines CO_2-Mindestpreises ansteigen würde (siehe Kapitel 3).

Ausbaudeckel für Ökostrom müssen fallen

Bei einem beschleunigten Kohleausstieg bis 2030 müsste sich der Ökostromausbau deutlich beschleunigen. Alle Ökostrom-Ausbaudeckel im EEG müssen fallen

beziehungsweise an einen klimagerechten Ausbaupfad angepasst werden. Die derzeit zugelassenen 2,9 Gigawatt (GW) brutto jährlich sind deutlich zu wenig.

Zur Einhaltung der Paris-Ziele wäre für die Windkraft an Land ein jährlicher Kapazitätszubau von bis zu acht GW netto (die Kapazität alter abzubauender Anlagen bereits abgezogen) notwendig, für die Photovoltaik von 10 bis 15 GW. Dies wäre ein Zwischenschritt hin zu einer regenerativen Vollversorgung im Strombereich bis zum Jahr 2035.

Der deutsche Bruttostromverbrauch liegt heute mit rund 600 Terrawattstunden auf dem Niveau des Jahres 2003. Effizienzsteigerungen, etwa durch LEDs oder verbesserte Heizungspumpen, sind durch das Wirtschaftswachstum und neue Verbraucher wie Telekommunikation und smarte Steuerungstechniken kompensiert worden.

Ökostrom effizient einsetzen statt vergeuden

Neuerdings kommen – energiewendebedingt – im Rahmen der beschriebenen Sektorkopplung zusätzliche Stromverbraucher hinzu. Fachleute gehen davon aus, dass trotz aller Effizienzbemühungen der Strombedarf weiter anwachsen wird, insbesondere ab dem Zeitraum nach 2030.

Ein Schlüssel zur Begrenzung des künftigen Gesamtstromverbrauchs liegt darin, aufwändig hergestellte synthetische Kraft- und Brennstoffe (Power to Liquid - PtL) dort einzusetzen, wo es absehbar nicht anders geht. Hier wären die Luftfahrt oder der Seeverkehr zu nennen, aber auch Teile der Industrie, wo zum Beispiel Wasserstoff an Stelle von Koks bei der Stahlherstellung eingesetzt werden kann. Langzeitstromspeicher, die auf „grünem Gas“ (Power to Gas - PtG) basieren, sollten im größeren Maßstab nur dort angelegt werden, wo sie zwingend benötigt werden.

Kurzfristig sollte die direkte Elektrifizierung Priorität haben: batterieelektrische Antriebe und Verkehrsverlagerungen auf die Schiene. Perspektivisch muss die Energie eingesetzt werden, die den geringsten CO_2-Fußabdruck hinterlässt. Gleichzeitig sind Forschung und Entwicklung zu intensivieren, um die Effizienz des Energieeinsatzes zu erhöhen. Dies kann dazu beitragen, die hohen Energieverbräuche im Gebäude- und Verkehrsbereich abzusenken (siehe Kapitel 4.2 und 4.4).

Ferner ist es sinnvoll, die Senkung des absoluten Energieverbrauchs auf europäischer und nationaler Ebene zu fördern. Deshalb fordert die Bundestagsfraktion DIE LINKE einen Energiesparfonds, der mit einem Fondsvolumen von 2,5 Milliarden Euro jährlich insbesondere Förderprogramme für einkommensschwache Haushalte zum Austausch alter energiefressender Haushaltsgeräte vorsieht.

Atomenergie niemals eine Alternative

Auch wenn eine Lobby in Deutschland, der EU und vielen anderen Staaten bis hin zur Internationalen Atomenergie Organisation versucht, die Atomenergie als Ausweg

aus der Klimakrise anzupreisen: Das ist ein Irrweg. Auch bei der Nutzung der Atomenergie fallen in allen Schritten von der Urangewinnung über die Uranverarbeitung bis hin zum Bau von Atomreaktoren nicht zu vernachlässigende CO_2-Emissionen an. Die Atomenergienutzung birgt sowohl beim Betrieb als auch dem weiteren Umgang mit den (hoch)radioaktiven Abfällen enorme Risiken (weltweit gibt es bis heute kein sogenanntes Endlager). Sie ist extrem teuer. Nicht zuletzt besteht das Risiko eines militärischen Missbrauchs. All das sind Argumente, warum die Atomenergie keine Alternative für den Kampf gegen die Klimakrise sein kann und sein darf.

Mit Erdgas in die fossile Sackgasse?

Um einige neue Gasturbinen wird man beim Kohleausstieg nicht herumkommen, um die Versorgungssicherheit sicherzustellen. Schließlich wird es einen Übergangszeitraum geben, der bis in die zweite Hälfte der 20er Jahre reicht, in dem etliche Kohlemeiler schon vom Netz sind, die Ökostromanlagen aber noch nicht genug Überschussstrom liefern, um damit Speicher für Windflauten in der Dunkelheit ausreichend befüllen zu können.

Klimapolitisch sind diese zusätzlichen Gaskraftwerke als Übergangslösung verkraftbar. Denn sie werden – jedenfalls wenn der Ökostromausbau auf einem Klimaschutzpfad seine Planzahlen erreicht – jährlich nur geringe Einsatzzeiten haben. Zudem sind sie emissionsärmer als Kohlekraftwerke und können später auch mit „grünen Gasen“ fast klimaneutral befeuert werden. Wegen der geringen Einsatzzeiten sind sie jedoch nicht billig zu haben. Ihre Kapazität sollte über zusätzlich 30 GW nicht hinausgehen.

Ein Risiko besteht aber im Fracking. Das ist eine Technik, mit der Erdgas extrem klima- und umweltschädlich gewonnen wird. Methan, der Hauptbestandteil von Erdgas und im Vergleich mit Kohlendioxid wesentlich klimaschädlicher, kann aus Bohrleitungen oder Rissen im gashaltenden Gestein unkontrolliert austreten. Es ist unverantwortlich, Fracking selbst unter verschärften Auflagen zu erlauben. Daher fordert die Bundestagsfraktion DIE LINKE ein Fracking-Verbot ohne Ausnahmen, die Überprüfung des Fracking-Verbots in Schiefer-, Ton-, Mergel-, und Kohleflözgestein im Jahr 2021 lehnen wir ab.

Die Förderung von Erdgas hat auch eine geopolitische Dimension. Die Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag verurteilt alle Versuche der USA mittels Sanktionen das Pipelineprojekt Nord Stream 2 zu verhindern und fordert die Bundesregierung auf, Gegenmaßnahmen zu ergreifen sowie in der EU auf Gegensanktionen, wie Strafzölle auf US-Fracking-Gas, hinzuwirken. Statt Eskalations- und Konfrontationspolitik gegen Russland und die Beförderung eines neuen Kalten Krieges, brauchen wir eine wirksame Entspannungspolitik und die Verstärkung von Kooperationen. Das Projekt ist angesichts des belasteten politischen Verhältnisses zu Russland eine Möglichkeit, wirtschaftliche Zusammenarbeit im gegenseitigen Interesse auszuweiten und damit ein Zeichen für Entspannung zu setzen.

Netze auf 100-prozentige Energiewende ausrichten, Planung demokratisieren

Die Frage um den Netzausbau in Deutschland mündet in der Frage, welche Energieinfrastruktur wir zukünftig anstreben: Soll sie zentral oder dezentral organisiert sein? Sind modular organisierte Netze besser als große Netzverbünde? Wer soll an der Wertschöpfung des Energiesektors partizipieren und wer nicht? Ist die Energiewende einmal vollzogen und eine Netzinfrastruktur festgelegt, wird ein Umbau teuer und schwierig. Daher müssen heute bereits die Weichen für das 100-Prozent-Erneuerbare-Energienetz gestellt werden.

Seit dem Inkrafttreten des dritten EU-Binnenmarktpakets soll Europa zur „Kupferplatte“ ausgebaut werden. Problematisch dabei: Großkunden, Händler und Stromerzeuger bezahlen weder die Kosten des Stromhandels noch die Kosten des Netzausbaus. Sie profitieren aber vom niedrigen Börsenstrompreis, der keine Transportkosten enthält. Die Netzplanung wird gegenwärtig also auch von der Motivation getragen, betriebswirtschaftlich optimierte Lösungen für Energiekonzerne und Großverbraucher zu finden – im Rahmen der europäischen Ökostromziele – und die Handelsschranken für Strom quer durch den Kontinent zu öffnen. Es geht also nicht allein um technisch und volkswirtschaftlich optimierte Lösungen für eine europäische Energiewende. Unter diesen Rahmenbedingungen müssten erhebliche Investitionen (80 Milliarden Euro) in den Ausbau der Übertragungsnetze vorgenommen werden.

Eine falsche oder zu langsame Netzplanung hat das Potential, die Energiewende zu gefährden. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen sind laut Bundesnetzagentur bei einem Ökostromanteil von 65 Prozent bis zum Jahr 2030 7.700 Kilometer neuer Stromtrassen im Übertragungsnetz (das ist das Höchstspannungsnetz) nötig. Davon sind derzeit nur 950 Kilometer gebaut, weitere 1.750 Kilometer genehmigt. Die fehlenden Leitungen verursachen hohe Kosten: 1,1 Milliarden Euro kostete es 2018, um marktgetriebene Engpässe im Netz zu regulieren. Insbesondere Schleswig-Holstein und Niedersachen mussten Windkraftanlagen abregeln (zirka 16 beziehungsweise 6 Prozent der möglichen Windstromerzeugung im Jahr 2017), weil der Strom aufgrund zeitweiliger Netzengpässe nicht in die Verbrauchszentren transportiert werden konnte.

Ein Teil des Problems besteht im verschleppten Kohleausstieg und in den noch bestehenden Atom- und Kohlekraftkraftwerken im Norden. Es gibt Hinweise, dass sie die Vorrangregelung zeitweise unterlaufen und ihre Meiler nicht genug drosseln, wenn das Angebot von Ökostrom hoch ist. Allerdings bliebe der vorgesehene Netzausbau laut Bundesnetzagentur und verschiedener Institute auch dann nötig, wenn alle Kohle- und Atommeiler komplett vom Netz sind.

Es gibt Ansätze, wie der Netzausbau minimiert werden kann. So könnte man den Übertragungsnetzausbau halbieren, wenn der vorgesehene Windkraftausbau im Süden und Südwesten Deutschlands um den Faktor vier erhöht und im Norden entsprechend abgesenkt würde. Dies wäre aber, wie der Netzausbau selbst, teuer und

mit harten Landschaftseingriffen verbunden, weil sich im dicht besiedelten und bergigen Süden deutlich weniger geeignete Standorte mit guten Windverhältnissen finden. Eine solche krasse Verschiebung wäre zudem unrealistisch, schon angesichts der politischen Widerstände insbesondere in Bayern. Weiterhin können Änderungen im Strommarktdesign dazu beitragen, Netzausbau zu minimieren, ebenso die vermehrte Verknüpfung untergeordneter Netzebenen oder gezielte Sektorkopplung. Es sollte einem öffentlichen Diskurs vorbehalten sein, sich bei der Netzplanung auch für kurzfristig teurere Lösungen zu entscheiden, wenn dies der Akzeptanz und der schnelleren Umsetzung der Energiewende dient. Um solche Fragen zu klären und angesichts der hohen Fixkosten des Netzausbaus (6,4 Milliarden jährliche Folgekosten, davon 2,2 Milliarden gesetzlich garantierte Rendite), muss eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung vorgenommen werden. Die gegenwärtige Methode der Kosten-Nutzen-Abschätzung des Netzausbaus ist hierfür nicht ausreichend, da sie auf soziale und ökologische Auswirkungen nahezu keinen Bezug nimmt.

Sinnvoll wäre deshalb dringend die Einrichtung eines unabhängigen „Expertengremiums Netze“. Aufgabe des Gremiums wäre die vermittelnde und unabhängige Mitwirkung an der Erstellung des Szenariorahmens und des Netzentwicklungsplans. Die detaillierte Netzausbauplanung liegt gegenwärtig in der Hand der vier privaten Übertragungsnetzbetreiber und der Bundesnetzagentur. Auch um mehr Vertrauen zu schaffen, sollten in diesen Prozess stärker unabhängiges Expertenwissen und Vorschläge von Öffentlichkeit und Verbänden eingehen, etwa um Alternativplanungen tiefer zu prüfen, die den Netzausbau reduzieren könnten.

Selbstverständlich dürfen nur jene Netze gebaut werden, die tatsächlich für eine erfolgreiche Energiewende gebraucht werden. Darum ist es unverständlich, dass sich die Übertragungsnetze auf der Höchstspannungsebene in der Hand vier privater Konzerne befinden. Sie haben trotz gesetzlicher Aufsicht der Bundesnetzagentur aufgrund garantierter Renditen tendenziell den Anreiz, das Übertragungsnetz der Zukunft größer zu dimensionieren als notwendig. Deshalb fordert die Bundestagsfraktion DIE LINKE, die gesamte Übertragungsnetzebene in eine Netzgesellschaft in öffentlichem Eigentum zu überführen. Vergleichbares ist für die Verteilnetzebene umzusetzen. Als Ultima-Ratio-Maßnahme sollte auch eine Vergesellschaftung im Sinne des Artikel 15 Grundgesetz geprüft werden.

Den Umbau nicht den Konzernen überlassen

Die erste Phase der Energiewende wurde zu großen Teilen von Bürgerinnen und Bürgern getragen, sei es mit der Solaranlage auf dem Dach oder mit einer Beteiligung an einem genossenschaftlich betriebenen Windrad. Energiedörfer engagierten sich vor allem in Bioenergien und tun das noch immer. Diese Entwicklung schafft nicht nur Akzeptanz für den Umbau, sie ist vor allem auch ein Weg, die Energiewirtschaft zu demokratisieren.

Zunehmend droht jedoch eine Übernahme der Energiewende durch Großunternehmen und Finanzinvestoren. Mit dafür verantwortlich sind die

gesetzlichen Ausschreibungsregeln für die Förderhöhe neuer Windkraftanlagen. Kleinere Energiegenossenschaften haben es schwer, bei den Auktionen zu punkten. Zu hoch sind die Anforderungen an die Verfahren, zu riskant ist der drohende finanzielle Verlust von Vorplanungskosten, sollte man keinen Zuschlag erhalten und sich das vorgesehene Projekt damit in Luft auflösen. Folglich ist es wichtig, bei den Regeln endlich auch in Deutschland jene Ausnahmen für Bürgerenergien zuzulassen, die das EU-Recht vorsieht. Danach sollten bürgerschaftliche Projekte mit nicht mehr als sechs Anlagen oder einer Höchstgrenze von insgesamt 18 MW an installierter Leistung nicht an Ausschreibungen teilnehmen müssen, sondern – wie früher – eine feste Einspeisevergütung erhalten.

Bürgerenergien gehen über privates oder genossenschaftliches Engagement hinaus und schaffen Akzeptanz vor Ort. Aus unserer Sicht sind auch Stadtwerke, werden sie zukunftsfähig und demokratisch geleitet, ein integraler Bestandteil der Bürgerenergiewende. Haben sie die tatsächliche Verfügung über die Energienetze der Stadt oder Gemeinde und bauen sie selbst Kapazitäten für Ökostrom und regenerative Wärme sowie entsprechende Speicher auf, können sie die Energiewende antreiben und zu Schaltstellen in einem hauptsächlich dezentralen Energiesystem werden. Aus diesem Grund fordern wir, alle rechtlichen Hürden im Energiewirtschaftsrecht zu beseitigen, die die Rekommunalisierung von Energienetzen erschweren. Rekommunalisierungen der Strom- und Wärmeversorgung sowie der Netze sind durch die Bundesebene umfassend zu fördern.

Die bisher im Bereich öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) tätige Beratergesellschaft des Bundes „Partnerschaft Deutschland“ ist aufzulösen und durch eine Bundesanstalt zu ersetzen, deren Hauptaufgabe die Beratung, Unterstützung und Förderung von Rekommunalisierungsvorhaben und Optimierung von Rekommunalisierungsprozessen darstellt.

Solarkraft in die Städte bringen

Von Mieterstromprojekten wurde erhofft, sie könnten wirtschaftlich ein Schlüssel dafür sein, endlich mehr Photovoltaik auf die Dächer der Städte zu bringen. Diese Hoffnung wurde jedoch enttäuscht, da die seit 2017 geltende gesetzliche Regelung aus verschiedenen Gründen kaum zum Zubau geführt hat.

Wir wollen im Neubau wie im Bestand die Installation von PV-Anlagen auf Gebäuden wirksam fördern und ausweiten. Die Elektrizität aus den PV-Anlagen soll regulär über die EEG-Einspeisung ins übergeordnete Netz zu festen und auskömmlichen Einspeisetarifen vergütet werden.

Energiewende sozial gestalten

Die zwischenzeitlichen Zusatzkosten der Energiewende werden nicht gerecht verteilt. Die Industrie erhält hohe Rabatte – angeblich, damit sie nicht in Länder abwandert, die weniger Umweltgesetze haben. Die übrigen Stromkunden zahlen dafür zusätzlich, etwa bei der EEG-Umlage oder bei den Netzentgelten. Analysen

haben aber ergeben, dass nur ein Teil der Industrierabatte tatsächlich berechtigt ist – beispielsweise weil die Produktion trotz Stand der Technik sehr energieintensiv ist und die Produkte gleichzeitig im internationalen Wettbewerb stehen.

Im Falle der Netzentgelte wird auch zwischen den Endverbrauchern ungerecht verteilt. In jenen Gebieten, die über einen hohen Anteil an Windenergie die Hauptlast der Energiewende tragen, fallen auch überdurchschnittlich hohe Kosten für Investitionen ins Netz und für den Netzbetrieb an. Mehrkosten entstehen auch dann, wenn Windstrom von der Küste nach Süddeutschland transportiert werden soll, aber die Netze das gerade nicht hergeben. In dem Fall werden zunächst Kohlekraftwerke abgeregelt. Ihre Verträge erfüllen dann Kraftwerke in Süddeutschland oder Österreich, in der Regel aber zu höheren Kosten.

Unverständlicherweise werden diese Zusatzkosten auf die Netzentgelte der jeweiligen Durchleitungs-Regelzonen umgelegt (etwa 50Hertz in Ostdeutschland), obwohl die Verbraucherinnen und Verbraucher dort mit diesen Geschäften gar nichts zu tun haben. Das passiert auch, wenn wegen Netzengpässen nicht nur die Kohlemeiler, sondern auch Windkraftanlagen abgestellt werden müssen. In dem Fall erhalten die Betreiber der Ökostromanlagen Entschädigungen. Und wer bezahlt sie? Die Menschen im jeweiligen Netzgebiet, in dem die Windanlagen stehen.

In der Folge sind die Netzentgelte im Norden und Osten Deutschlands teilweise doppelt so hoch wie in Nordrhein-Westfalen oder Bayern. Die Menschen in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern oder Brandenburg müssen das so empfinden, als würden sie noch dafür bestraft, dass in ihrer Umgebung überdurchschnittlich viele Ökostromanlagen die Energiewende vorantreiben.

Für eine soziale Energiewende fordert die Fraktion DIE LINKE daher, die ungerechtfertigten Industrie-Privilegien bei der EEG-Umlage, bei Netzentgelten, bei der Stromsteuer und bei anderen Kostenelementen abzubauen und die Netzentgelte bundesweit zu vereinheitlichen. Letzteres muss über alle Netzebenen hinweg geschehen. Die Bundesregierung will dies nur für die Höchstspannungsebene, und das auch erst vollständig ab 2023. Ohne die Netzentgelte für Mittel- und Niederspannung einzubeziehen, wird gerade einmal ein Drittel des Problems gelöst.

Darüber hinaus wollen wir die Stromsteuer abschaffen. Damit würden die Verbraucherinnen und Verbraucher preislich so stark entlastet, dass ökologisch sinnvolle Instrumente wie CO_2-Mindestpreise im Stromsektor eingeführt werden könnten, ohne dass die Gesamtstromkosten steigen. Eine ähnliche Wirkung hätte die Reduzierung der EEG-Umlage, indem ein Teil der Zahlungsverpflichtungen an Ökostrombetreiber künftig aus dem Staatshaushalt finanziert wird (siehe Kapitel 3).

Ferner muss die Bundesregierung endlich die EU-Richtlinie gegen Energiearmut im Rahmen der Elektrizitätsbinnenmarktrichtlinie umsetzen und für schutzbedürftige Personen wie Kinder, Alte und Kranke ein Verbot von Energiesperren per Gesetz verankern. Energiesperren aufgrund von Zahlungsunfähigkeit von Verbraucherinnen und Verbrauchern müssen gesetzlich untersagt werden. Außerdem muss es ein

Recht auf Energie-Ratenzahlungen für Zahlungsrückstände geben. Es kann nicht sein, dass der Sozialstaat in Deutschland hinter Länder wie Großbritannien, Frankreich und Belgien zurückfällt und sich statt vor die Bürgerinnen und Bürger schützend vor Energiekonzerne stellt.

Kapitel 4.2
VERKEHR: Ökologische Mobilität für alle

1. **(Klima-)Gerechte Verkehrsverhältnisse schaffen**
   Das bedeutet: Mobilität für alle gewährleisten und die Lebensqualität ins Zentrum rücken; die Macht der Autokonzerne brechen und Mitbestimmung auf allen Ebenen ermöglichen. Wir wollen den Umbau von Infrastruktur, damit ökologisch und sozial gerechte Mobilität und Versorgung normal werden kann.
2. **Die Weichen radikal Richtung Verkehrswende umstellen**
   Ökologische Alternativen mit zusätzlichen Investitionen attraktiv machen: Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr, Güterverkehr auf der Schiene, emissionsfreier Lieferverkehr. Zentral sind dabei Milliardeninvestitionen insbesondere in den Ausbau des Schienennetzes, die Reaktivierung von Bahnstrecken und von (Güter-)Bahnhöfen sowie der Umbau der profitorientierten DB AG in eine gemeinwohlorientierte und integrierte Bahn, die direkter demokratischer Kontrolle unterliegt. Der ordnungspolitische Rahmen ist klimagerecht zu gestalten. Dazu gehört das Aus für den fossilen Verbrennungsmotor und Beschränkungen für den Lkw- und Flugverkehr. Zur möglichst raschen Reduzierung des Treibhausgasausstoßes sind alle technischen Möglichkeiten zu nutzen in Abhängigkeit vom CO_2-Austoß. Auch nach der Verkehrswende darf individuelle Mobilität keine Frage des Geldbeutels sein. Durch attraktive Alternativen und eine andere Besteuerung sowie geeignete Subventionen ist eine Reduzierung der Kurzstreckenflüge, der LKW-Fahrten und des PKW-Verkehrs zu erreichen. Die Förderung und Subventionierung umweltschädlicher Verkehrsträger muss schrittweise zurückgefahren werden
3. **Die Lokale Verkehrswende vorantreiben**
   Für klar vorgegebene CO_2-Reduktionsziele sollen die jeweils besten Lösungen mit breiter Beteiligung aller Betroffenen vor Ort entwickelt werden. Kommunen brauchen dabei mehr rechtlichen Spielraum für Alternativen und die notwendigen finanziellen Mittel.
4. **Beschäftigung und Mobilitätswende**
   Viele neue Arbeitsplätze werden durch die Mobilitätswende geschaffen. Dabei müssen gute und sichere Arbeitsplätze Priorität haben. Die Mitbestimmungsrechte für Betriebsräte und Gewerkschaften sind auszubauen. Dies schafft auch die notwendige Akzeptanz bei den Beschäftigten.

Mit Vollgas in die Klimakrise?

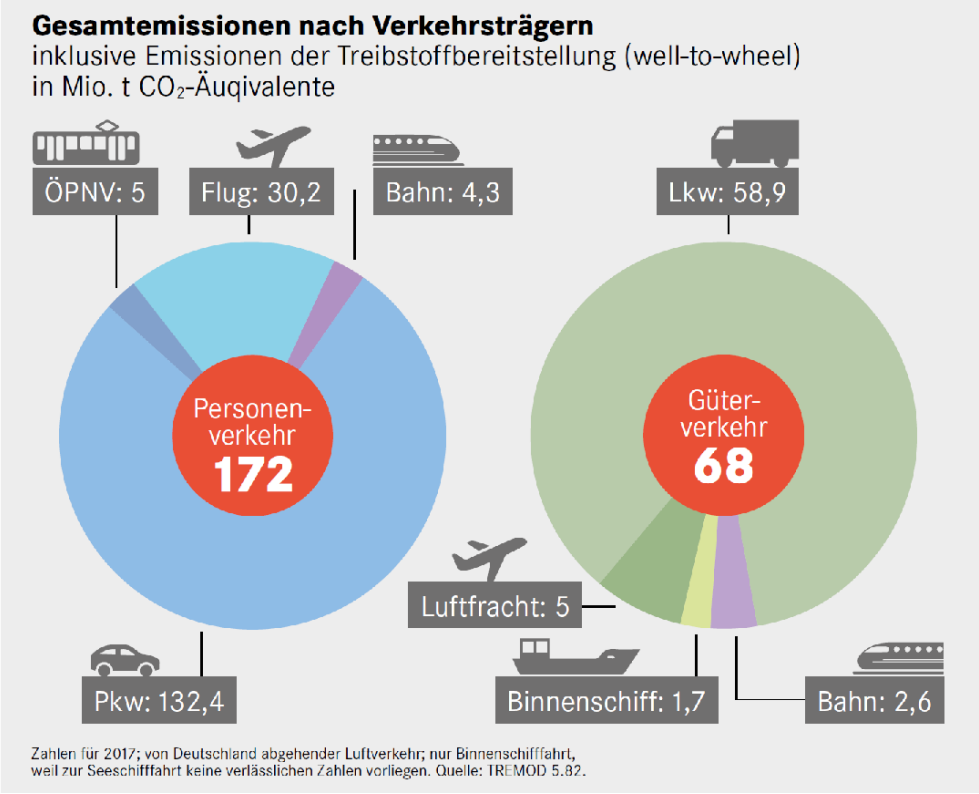
Der Verkehr ist der einzige Sektor, der seit 1990 keine CO_2-Einsparungen erreichen konnte. Die Emissionen stiegen von 163 Millionen Tonnen im Jahr 1991 auf 168 Millionen Tonnen im Jahr 2017, der Anteil an den Gesamtemissionen (CO_2-Äquivalente) stieg sogar von 13 auf über 18 Prozent. Der rasant wachsende internationale Flug- und Schiffsverkehr ist dabei noch nicht einmal mit eingerechnet.

Dabei ist die Notwendigkeit einer Verkehrswende auch aus anderen Gründen seit Jahrzehnten offenkundig. Doch passiert ist bislang praktisch nichts.

Die Autokonzerne verdienen mit großen, schweren und verbrauchsintensiven Autos das meiste Geld. Sie werden mit riesigen Budgets beworben sowie durch das Dienstwagenprivileg und die Akzeptanz falscher Verbrauchsangaben vom Staat noch unterstützt. Zwar wurden die Motoren im Laufe der Zeit etwas sparsamer. Aber durch mehr und größere Fahrzeuge stieg der gesamte Spritverbrauch trotzdem an, zuletzt sogar der durchschnittliche CO_2-Ausstoß von Neuwagen. Nichtsdestotrotz sieht das Klimapaket der Bundesregierung keine Veränderungen im Bereich PKW vor, wie bspw. ein Tempolimit auf Autobahnen.)

Milliarden Euro Investitionen fließen in die falsche Richtung. In Deutschland wurde zwischen 1993 und 2017 das nutzbare Schienennetz um rund 7.000 km reduziert sowie die Deutsche Bahn als Aktiengesellschaft kaputtgespart. Das Ergebnis: Eine unzuverlässige Bahn, die an Profiten und nicht am Gemeinwohl interessiert ist. Eine Bahn mit Personalnot und geschrumpften Streckennetz, immer weniger Güterbahnhöfen und keinen Nachtzüge. So gab es auch keine Verlagerung des Güterverkehrs. Der Lkw-Verkehr wächst ungebremst – geschmiert mit subventioniertem Diesel.

Auch der Flugverkehr wächst immer schneller: In den Aus- und Neubau sowie Betrieb von Flughäfen fließen Milliarden Euro, aber Kerosin ist weiterhin steuerfrei.

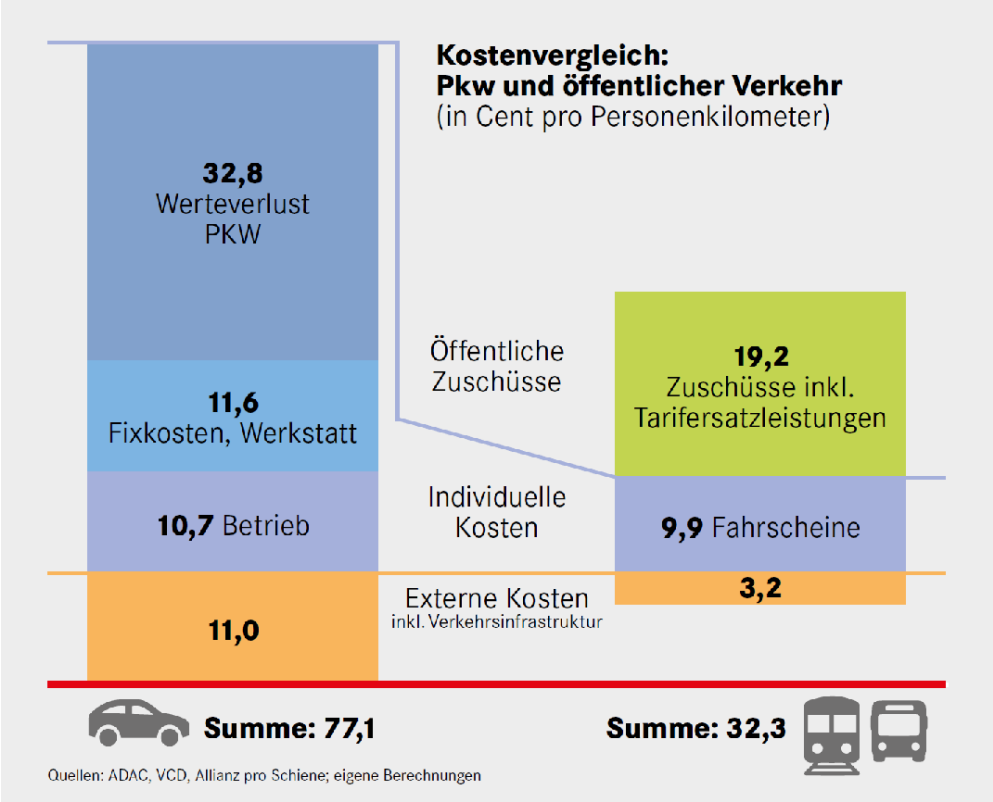


Die Masse der Welthandelstransporte läuft mit Containerschiffen über die Meere. Das Schiff könnte ein sauberes Verkehrsmittel sein. Doch bis heute wird in Schiffsmotoren fast nur schmutziges Schweröl verbrannt. Freihandelsabkommen kurbeln den globalen Güterverkehr an, für dessen Emissionen sich kein Land verantwortlich fühlt (siehe Kapitel 6).

Wir wollen Radfahren und Zufußgehen im Alltag attraktiver und sicherer machen: Mehr Platz auf den Straßen, mehr sichere und intakte Rad- und Fußwege und mehr Fahrradabstellanlagen sind nötig. Der Liefer- und Versorgungsverkehr hat deutlich zugenommen. Hauptursache ist das boomende Online-Shoppen bei Amazon & Co und die Liberalisierung der Paketbranche – auch mit fatalen Folgen bei den dortigen Arbeitsbedingungen.

Als Fazit stellen wir fest: Die Bundesregierung hat keinerlei Ambitionen die Verkehrsemissionen zu reduzieren und will eine echte Verkehrswende verhindern.

Es gibt aber auch positive Entwicklungen: in vielen Städten gibt es Initiativen für autofreie Innenstädte, für Nulltarif beim ÖPNV und bessere Radwege. An diese Entwicklungen muss angeknüpft werden. (Anmerkung der Redaktion: Das Kapitel wurde so bearbeitet, dass die Kritik an der Bundesregierung herauskommt, aber die tagesaktuellen Bezüge gestrichen wurden.)



Leitlinien der Verkehrswende

Das Ziel für den Verkehrssektor muss es sein, die Emissionen bis 2030 auf maximal 84 Millionen Tonnen CO_2 zu begrenzen. Diese bedeutet etwa eine Halbierungen gegenüber den Emissionen von 2017. Anders kann das Gesamtziel nicht erreicht werden, das nötig ist, um die Erwärmung auf maximal 1,5-2 Grad zu beschränken.

1. Verkehrsgerechtigkeit: Mobilität für alle gewährleisten

Wir wollen lebenswerte Städte und Dörfer, in denen die Straßen Lebensraum sind und nicht nur Fahr- und Abstellflächen für Autos. Alle Menschen profieren dann durch saubere Luft, weniger Lärm und mehr Sicherheit. Das ist auch eine Frage der Gerechtigkeit: Besonders arme Menschen müssen oft an Autobahnauffahrten oder verkehrsbelasteten Orten wohnen, da dort die Mieten günstiger sind. Wir wollen, dass alle Menschen mobil sein können. Wir wollen attraktive, bequeme und bezahlbare Angebote, die die Mobilität von Menschen und Gütern erhalten und bestehende Mobilitätsungerechtigkeiten abbauen. Grundsätzlich soll niemand mehr auf ein eigenes Auto angewiesen sein. Zentral sind sichere und gute Wege für Fuß- und Radverkehr und ein attraktiver, für alle bezahlbarer öffentlicher Verkehr auch in der Fläche sowie ergänzende Mobilitätsangebote.

2. Wachstumstrends stoppen, Energie und Rohstoffverbrauch runter

Das seit Jahrzehnten unaufhörliche Verkehrswachstum muss gestoppt und der Verkehr mittelfristig reduziert werden. Ein intelligentes Verkehrssystem kann dann trotzdem Mobilität für alle gewährleisten. Das Klimaziel im Verkehr kann sinnvoller Weise nur mit einer Reduzierung des Primärenergieverbrauchs erreicht werden. Bis 2030 wollen wir ein Minus von 20 Prozent. Überdies muss der Rohstoffeinsatz im Verkehr sinken (siehe Kapitel 6).

3. Schnelle Verminderung jetzt, aber das Ziel für 2050 im Blick

Wir müssen jetzt die richtigen Weichen stellen, damit wir das Ziel eines vollständig CO_2-freien Verkehrs 2050 erreichen. Zentral dabei ist, soviel wie möglich motorisierten Verkehr zu **vermeiden**. Stichworte dazu sind E-Government, vor allem aber regionales Wirtschaften, die Verbesserung der Versorgung ländlicher Räume und die Kommunen der kurzen Wege. Weil dafür ein langer Umbauprozess nötig ist, müssen wir diesen sofort angehen. Für das Reduktionsziel bis 2030 sind andere Maßnahmen unabdingbar. Dazu zählt die **Verlagerung** des Verkehrs auf klimaschonendere Verkehrsmittel: Auch ohne eigenen PKW müssen Menschen mobil sein können. Der Güterverkehr muss vom Lkw auf Schiene und Binnenschiff verlagert werden und in den Städten auf Lastenräder und elektrische Kleinlieferwagen. Gleichzeitig sind alle Verkehrsträger hinsichtlich Energieeffizienz und Treibhausgasemissionen zu **verbessern**. Das betrifft neben Elektrifizierung und Effizienzsteigerung auch eine bessere Auslastung.

4. Umweltschädliche Subventionen abbauen, aber die Verkehrswende nicht dem Markt überlassen

Fliegen darf nicht mehr günstiger sein als eine Bahnfahrt. Nicht nur muss Bahnfahren günstiger werden, auch müssen die Subventionen für umweltschädliche Verkehrsmittel beseitigt werden. Steuern sollen in die richtige Richtung steuern, Subventionen nicht das Falsche fördern. Vorrang hat aber das Ordnungsrecht.

5. Klare Ziele, klarer Rahmen, breite Beteiligung

Soll die Verkehrswende gelingen, brauchen wir schnell langfristige und klare Weichenstellungen für ganz Deutschland, Europa, sogar weltweit. Wie aber die Verkehrswende jeweils vor Ort und in den Branchen (Autoindustrie, Logistik, Bahn, ...) konkret umgesetzt wird, dafür wollen wir breit angelegte Beteiligungsprozesse mit allen betroffenen Gruppen. Die Verkehrswende geht alle an, weil alle mobil sein wollen, alle in ihrem Alltag betroffen sind. Und in der Industrie, im Transportgewerbe und bei Verkehrsunternehmen sind Millionen Menschen beschäftigt.

Deswegen geht es um echte Beteiligung an der Entwicklung von Strategien und Maßnahmen. Der Rahmen dafür muss durch eindeutige und verbindliche Reduktionsziele für die notwendigen Veränderungsprozesse gesetzt werden. Die Motivation wird umso größer, je mehr die Menschen ihr Lebensumfeld wieder aktiv mitgestalten können und merken, dass sie einen echten Beitrag für mehr Lebensqualität leisten können.

Eine Wohnstraße – gestaltet nach den Bedürfnissen der Menschen.

Verkehrswende konkret: Die zentralen Maßnahmen

Die Leitlinien setzen den Rahmen für unser Konzept einer klima- UND sozial gerechten Verkehrswende.

A Investitionen – Alternativen konsequent und kontinuierlich ausbauen

Alle Investitionen müssen mit dem Ziel im Einklang stehen, bis 2050 ein nahezu emissionsfreies, sozial und ökologisch tragfähiges Verkehrssystem aufzubauen. Zentral ist dabei alles, was Menschen ermöglicht, auf ein eigenes Auto zu verzichten und den Lkw-Verkehr reduziert:

- **ÖPNV Ausbau:** Aufstockung der Investitions- und Fördermittel sukzessive um zunächst 6 Milliarden Euro bis 2025 mit dem Ziel, den ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu machen und eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 erreichen zu können. Dazu gehören gute Erreichbarkeit der Haltestellen, Kapazität sowie Betriebs- und Taktzeiten entsprechend der Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden, Sauberkeit, Verbindungen überall im Land, auch und vor allem in ländlichen Räumen, verlässlich, barrierefrei, bequem und bezahlbar. Den Kommunen sind die Entscheidung über Preise bzw. die rechtssichere Einführung von sozial ausgestalteten Nahverkehrsabgaben und der schrittweise Übergang zum Nulltarif zu ermöglichen. Entwicklung und Implementierung von öffentlichen Verkehrssystemen in Ballungszentren, die über Apps organisiert, eine Alternative zum Individualverkehr bieten und damit weitgehend autofreie Städte ermöglichen.
- **Fuß- und Radverkehr fördern:** Sichere und attraktive Wege ausbauen; Verkehrsrecht überarbeiten.
- **Ergänzende Angebote** und sinnvolle Vernetzung ermöglichen, die zu Verkehrsentlastung führen und gleichzeitig die Mobilität gerade im ländlichen Raum verbessern wie etwa: Leihsysteme für (Lasten-)Räder und (E-)Autos; über Nachbarschaftsnetzwerke Mitfahrverkehre sowie Dorfautos und Gemeindebusse fördern; Einbindung von Taxen in den ländlichen ÖPNV z.B. durch ermäßigte Tarife oder Freikontingente; eine deutschlandweite öffentliche Informationsplattform und App, die umfassend und anbieterneutral über alle Mobilitätsmöglichkeiten informieren.
- Vorgaben für eine einfache und kundenfreundliche Tarifstruktur aller öffentlich zugänglichen Verkehrssysteme.
- **Ausbau der sozialen, gesundheitlichen, wirtschaftlichen und digitalen Infrastruktur im ländlichen Raum**: kurze Wege E-Government ermöglichen und regionale Versorgungsstrukturen (Arztpraxen, Supermärkte, Kitas etc). schaffen.
- **Ausbau der Schiene:**—Sukzessive Aufstockung der Investitionen um neun Milliarden Euro pro Jahr für bessere Taktzeiten (Deutschland-Takt), mehr Strecken, mehr Kapazität, funktionierende, saubere Züge mit guter Versorgung, Nachtzüge, Barrierefreiheit, Bahnhöfe mit ansprechendem Ambiente. Möglichst viele Güter müssen auf die Schiene, dafür müssen die Transportzeiten kürzer und die

Zuverlässigkeit erheblich gesteigert werden. Moderne Informationstechnologien zur Information über aktuelle Fahrplanänderungen und Güterverfolgung sind zu implementieren. Reaktivierung und Neubau von (Güter)Bahnhöfen, Nebenstrecken und Werkstätten. Ziel: Eine verlässliche, gemeinwohlorientierte Bahn auch in der Fläche für Menschen und Güter.

- Neben der Senkung der Mehrwertsteuer bei der Bahn auch Halbierung der Trassenpreise für den Personenverkehr, damit die **Bahnpreise deutlich sinken** können; Vereinfachung der Tarifstruktur und Qualitäts- und Komfort-Offensive.
- Ausbildung/Umschulungen fördern für mehr Personal im öffentlichen Verkehr.
- Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag lehnt den Bundesverkehrswegeplan 2030 in seiner derzeitigen Form ab. Stattdessen wollen wir einen Verkehrswegeplan, mit dem die sozial-ökologische Mobilitätswende vollzogen wird und bei dem der schienengebundene Personen und Güterverkehr im Mittelpunkt steht. Statt neue Autobahnen zu bauen, wollen wir den Ausbau des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs in den Kommunen und Regionen finanzieren."

B Klimaschädlichen Verkehr eindämmen

Wir wollen den ordnungsrechtlichen Rahmen in Richtung einer ökologisch-sozialen Mobilität für Alle ausrichten. An zweiter Stelle geht es darum, preisliche Fehlanreize abzubauen:

- Klare Vorgaben für die Autohersteller und -verkäufer: strenge absolute Emissionsgrenzwerte; **Verbot der Erstzulassung von fossilen Verbrennungsmotoren spätestens ab 2030**; Kfz- und Dienstwagenbesteuerung an CO_2-Ausstoß, Gewicht und Fläche koppeln.
- **Vorgaben zur Entwicklung ökologischer Siedlungsstrukturen**: verpflichtende Anbindung an den ÖPNV sowie Angebote von Bike- und CarSharing statt Parkplatzpflicht; kein neues Wohnen und Gewerbe mehr „auf der grünen Wiese".
- **Tempolimit** von 120 km/h auf Autobahnen und innerorts 30 km/h als Regelgeschwindigkeit; den Kommunen die weitere Eindämmungen des Autoverkehrs ermöglichen.
- **Lkw-Maut auf alle Straßen ausweiten und erhöhen;** die externen Kosten wie Luftverschmutzung und Lärmbelästigung einbeziehen; bessere Sozialvorschriften in Straßengüterverkehr und Luftfahrt sowie strenge Kontrollen.
- **Kurzstreckenflüge**: Die Bahn so attraktiv machen, dass Kurzstreckenflüge nicht mehr notwendig sind.
- **Schrittweiser Abbau von ökologisch schädlichen Subventionen**: Kerosin- und Mehrwertsteuer im (internationalen) Luftverkehr einführen; Luftverkehrsteuer deutlicher erhöhen und europäisch harmonisieren und Fehlanreize durch gleiche Besteuerung aller Flüge beseitigen; Steuerbegünstigung von Diesel schrittweise abschaffen.
- **Umwandlung der Entfernungspauschale in eine einkommensunabhängige Mobilitätsgeld**: aufkommensneutrale Reform, um weitere Belastungen und für

geringverdienende Pendler zu vermeiden und bestehende abzubauen, Kosten für den öffentlichen Verkehr werden voll angerechnet.

C Spielräume für Beteiligung und die beste Lösung vor Ort

Wir wollen die Kommunen stärken, damit vor Ort und mit möglichst breiter Beteiligung die besten Lösungen für eine klimafreundliche Mobilität der Stadt oder Gemeinde umgesetzt wird. Zentral dafür ist eine deutlich bessere finanzielle Ausstattung der Kommunen über einen Verkehrswendefonds in Höhe von fünf Milliarden Euro.

Außerdem wollen wir Entscheidungen über Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbegrenzungen den Kommunen überlassen. Entsprechend wollen wir das Verkehrsrecht grundlegend reformieren. Den Kommunen soll es erleichtert werden, über die Einrichtung von Zebrastreifen und autofreier Gebiete zu entscheiden.

D Gemeinwohl vor Profitinteressen: Konzerne entmachten

Oberstes Ziel der Konzerne ist die Profitmaximierung. Daran ändert auch die neue Strategie nichts, nun mehr vollautomatisierte große E-Autos statt Dieselautos verkaufen zu wollen. Auch dies reduziert nicht den Verkehr oder den Energie- und Ressourcenverbrauch. Ein aktiver Staat muss den Unternehmen – zusammen mit den Beschäftigten – den Weg in die Zukunft weisen. Langfristige und klare Vorgaben führen zur Entwicklung sinnvoller Produkte. Je ökologischer die Pkw bei Produktion und Betrieb werden, umso geringer müssen die Beschränkungen des Pkw-Verkehrs sein. Je langfristiger die Ziele vorgegeben werden, desto mehr Arbeitsplätze können gesichert werden. Die Verkehrswende muss so gestaltet werden, dass Beschäftigte und ihre Familien nicht in ihrer Existenz bedroht sind, Ziel ist gute und sichere Arbeit.

Bei der Transformation der Industrie sind die Beschäftigten und die Region umfassend zu beteiligen. Bund und Länder müssen dies durch aktive Strukturpolitik begleiten (siehe Kapitel 5).

Kapitel 4.3
INDUSTRIE:
Verbindlicher Rahmen für eine saubere Produktion

1. **Klimaschutz-in-der-Industrie-Gesetz (KIG)**
   Als mit Abstand größter Industrie-Standort der EU muss Deutschland mit einem verbindlichen Klimaschutz-in-der-Industrie-Gesetz vorangehen. Das bedeutet: mit Anreizen und Sanktionen die Energie-Effizienz deutlich steigern und die Umstellung auf erneuerbare Energien erzwingen.
2. **KIG-Förderprogramm**
   Ein Klimaschutz-in-der-Industrie-Förderprogramm ist notwendig. Die Umstellung auf klimaneutrale Produkte und Produktionsverfahren ist aufwändig und wird nur mit staatlicher Unterstützung funktionieren.
3. **Reform des EU-Emissionshandelssystems**
   Der Europäische Emissionshandel (EU ETS) sicherte den Industrieunternehmen Zusatzgewinne und bewirkte klimapolitisch fast nichts; die letzte Reform ist mangelhaft. Deshalb: Grundlegende Überarbeitung des EU ETS in allen Kernpunkten.

Rauchende Industrieschlote sind selten geworden. Aber Deutschland ist weiterhin industriell geprägt und muss es auch bleiben. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung ist deutlich höher als in vielen vergleichbaren Ländern. Und die deutsche Industrie ist weit verzweigt: Sie umfasst inklusive Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden 29 Branchen mit rund 47.000 Betrieben und insgesamt 6,4 Millionen Beschäftigten.

Diese „Industrie-Intensität“ Deutschlands ist eine ökonomische Stärke und eine klimapolitische Last. Im Jahr 2017 emittierten die deutschen Industriebetriebe rund 200 Millionen Tonnen Treibhausgase – etwa so viel wie die 17,3 Millionen Einwohner der Niederlande oder die 107 Millionen der Philippinen. Die Bundesregierung nennt als Zielmarke für die Industrie 140 bis143 Millionen Tonnen im Jahr 2030. Das ist nicht Paris-kompatibel. Die Industrie-Emissionen müssen bis 2030 auf ein Niveau von höchstens 110 Millionen Tonnen sinken.

Rund zwei Drittel der Industrie-Emissionen ergeben sich aus selbst erzeugtem Strom (häufig in Kraft-Wärme-Kopplung) und aus der Wärmebereitstellung für diverse Produktionsprozesse. Dabei variiert der industrielle Prozesswärmebedarf stark. Die Nahrungsmittelindustrie verwendet Warmwasser und Dampf auf niedrigem Temperaturniveau. Die Grundstoffindustrie (Stahl, Chemie, Zement) braucht Temperaturen von 600 Grad bis weit über 1.000 Grad Celsius.

Von den Emissionen aus der Verbrennung der fossilen Energieträger Kohle, Erdöl und Erdgas (für Strom und Wärme) werden die sogenannten prozessbedingten Emissionen unterschieden, die als „Abfall“ chemischer Reaktionsprozesse anfallen und rund ein Drittel der gesamten Industrie-Emissionen ausmachen. Verantwortlich für diese Sondergruppe der Emissionen sind überwiegend industrielle Großanlagen aus vier Branchen: Raffinerien, Eisen und Stahl, Grundstoffchemie sowie Zement und Kalk. So entstehen beispielsweise bei der Stahlherstellung prozessbedingte Emissionen hauptsächlich durch den Einsatz von Koks für die Reduktion des Eisenerzes. Bei der Zementherstellung entsteht CO_2 durch die Entsäuerung des Kalksteins. In der Chemieindustrie dominiert inzwischen die Herstellung von Ammoniak die prozessbedingten Emissionen von Grundchemikalien.

Treibhausgase auf viel zu hohem Niveau

Die gesamten Industrie-Emissionen sind von 1990 bis 2002 um knapp ein Drittel gesunken. Verantwortlich dafür waren: die Demontage der ostdeutschen Industrie; weniger Kohle und Erdöl für die Wärmeerzeugung; Steigerung der Energieeffizienz; weniger prozessbedingte Emissionen in der Chemieindustrie; Fortschritte in der Abfallwirtschaft (insbesondere durch das Schließen von Deponien) und beim Recycling.

Seit 2003 gab es bei den Industrie-Emissionen nur die üblichen konjunkturellen Schwankungen, im Trend aber keine Reduktion mehr. Offenbar sind die betriebswirtschaftlich naheliegenden Effekte realisiert worden. Geringfügige Fortschritte bei der Energie-Effizienz wurden durch den steigenden Produktionsumfang kompensiert. Investitionen in neue, die CO_2-Bilanz sprunghaft verbessernde Technologien, sind bislang ausgeblieben.

Aus Sicht der EU-Kommission und der Bundesregierung ist für den Industriesektor (wie auch für die Energiewirtschaft) der Europäische Emissionshandel (EU ETS) das zentrale Klimaschutzinstrument. Am EU-Emissionshandel nehmen 931 deutsche Industrieanlagen teil, die für 124 Millionen Tonnen Klimagase verantwortlich sind (Stand: Mai 2019). Allein die 50 schmutzigsten Betriebe pusten rund 85 Millionen Tonnen in die Luft.

Neben dem Emissionshandel gibt es eine Vielzahl weiterer Regelwerke der EU und nationaler Maßnahmen, die ebenfalls für die Senkung der Industrie-Emissionen sorgen sollen. Auf Europäischer Ebene sind das beispielsweise die F-Gase-Verordnung (drastische Minderung von teilfluorierten Kohlenwasserstoffen, die insbesondere als Kältemittel eingesetzt werden), die Energieeffizienz- und die Ökodesign-Richtlinie. Auf diesem EU-Recht basieren nationale Rechtsvorschriften zur Umsetzung. Darüber hinaus existieren diverse Förderprogramme für neue Technologien.

Angesichts der Tatsache, dass die deutschen Industrie-Emissionen seit 2003 auf einem viel zu hohen Niveau verharren und von 2012 bis 2017 sogar wieder gestiegen sind, ist der regulatorische Mangel offenkundig. Die Bundesregierung hat sich in Brüssel regelmäßig gegen mehr Klimaschutz eingesetzt. Insbesondere der Emissionshandel hat bislang auf geradezu groteske Weise versagt. Die kostenlose und viel zu großzügige Zuteilung von Emissionsrechten brachte den Industrieunternehmen Zusatzgewinne und bewirkte klimapolitisch fast nichts.

Mit kräftigen Zwischenschritten bis 2030 und final bis spätestens 2050 muss der ökologische Umbau der Industrie gelingen. Diese Aufgabe stellt sich nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. Deshalb können innovative Unternehmen, die in den kommenden Jahren klimaneutrale Technologien entwickeln und anwenden, mit guten Marktchancen rechnen.

Das Problem ist der Übergang von schmutziger zu sauberer Industrie. Aktuell ist es meistens deutlich kostengünstiger (bisweilen auch einfach bequemer), an veralteten Produktionsprozessen festzuhalten und die Atmosphäre mit Treibhausgasen zu belasten. Bislang gibt es keinen hinreichenden Zwang und zu wenig wirksame Anreize für einen Innovations- und Investitionsschub. Was klimapolitisch notwendig und volkswirtschaftlich sinnvoll ist, wird nicht zu einem betriebswirtschaftlichen Gebot.

In der Energiewirtschaft gilt zu Recht: Jede eingesparte Kilowattstunde ist die beste. Diese Leitlinie muss grundsätzlich auch für diejenigen industriellen Grundstoffe gelten, die bislang nur sehr klimaschädlich produziert werden können und künftig hohe CO_2-Vermeidungskosten haben. Bei den Raffinerien gibt es einen klar absehbaren Auslaufpfad, weil der Verkehrssektor sich von fossilen Kraftstoffen verabschiedet. Eine weniger drastische, aber ähnliche Perspektive gibt es für die Agrochemie. Parallel zur Umgestaltung der Landwirtschaft von herkömmlicher auf ökologische Bewirtschaftung sinkt der Bedarf an Düngemitteln und Pestiziden. Folglich kann das Volumen der agrochemischen Produktion sinken.

Auch für andere energie-intensive Branchen gilt: Jede Tonne nicht benötigten industriellen Grundstoffs ist eine gute. Deshalb ist ein entsprechender Strukturwandel politisch zu fördern. Wo immer es möglich ist, den Bedarf an Eisen und Stahl, an Ammoniak, an Zement und Kalk, an Glas und Papier zu senken oder diese Grundstoffe mit neuen, weniger klimaschädlichen und künftig auch nahezu klimaneutralen Verfahren herzustellen, sollte es kräftige Unterstützung geben.

Industrie-Emissionen in der gesamten EU schnell und zielsicher reduzieren

Die meisten klimapolitisch relevanten Industrieunternehmen müssen sich mindestens in europäischer, viele auch in internationaler Konkurrenz behaupten. Deshalb ist es sinnvoll, die Reduktion der Industrie-Emissionen auf der Ebene der EU einheitlich zu regeln. Als mit Abstand größter Industrie-Standort der EU hat

Deutschland die technischen und finanziellen Voraussetzungen, sich für eine klimaneutrale Industrie einzusetzen.

Sofern die EU-Mitgliedstaaten weiterhin auf den Emissionshandel setzen wollen, muss er angesichts seines bisherigen Versagens grundlegend verändert werden – und zwar deutlicher, als es die im Jahr 2018 beschlossene Reform für die Zeit nach 2020 vorsieht. Die zulässige CO_2-Gesamtmenge (das sogenannte CAP) muss deutlich schneller sinken. Emissionsrechte für die Industrie sind nicht mehr kostenlos zu vergeben, sondern – wie in der Energiewirtschaft – vollständig kostenpflichtig zu ersteigern. Die in der Vergangenheit zu großzügig vergebenen Emissionsrechte sind endgültig zu löschen. Ein spürbarer CO_2-Mindestpreis macht den kurzfristig kalkulierenden Unternehmen klar, dass die Verschmutzung der Atmosphäre teuer ist und noch viel teurer wird.

Mit diesem grundlegend reformierten Emissionshandel sind die EU-Unternehmen gezwungen, in neue, zunächst teurere Technologien zu investieren. Kurzfristig und mittelfristig haben sie höhere Kosten als jene Konkurrenten außerhalb der EU, die einem geringeren oder keinem Umweltschutz unterworfen sind. Um diesen Nachteil auszugleichen, muss die EU ihre Handelsregeln ändern.

Notwendig ist dann ein Ausgleich, der die (Umwelt belastenden und deshalb relativ billigen) Importe verteuert und die eigenen (Umwelt schonenden und deshalb relativ teuren) Exporte verbilligt. Alternativ können innerhalb der EU Ausgleichszahlungen an tatsächlich betroffene Unternehmen fließen. Der heikle Punkt ist hier, die „tatsächlich betroffenen“ zu identifizieren. Denn gegenwärtig werden solche Mechanismen (innerhalb des EU ETS, bei der Stromkostenkompensation oder beim EEG-Umlage-Mechanismus) vielfach dazu missbraucht, Firmen unberechtigte Privilegien zuzuschanzen – auf Kosten der Bürgerinnen und Bürger. Daneben könnten EU-Richtlinien wie die Ökodesign-Richtlinie oder die Energieeffizienz-Richtlinie als gute Klimaschutz-Instrumente wirken, würde man sie ordnungsrechtlich schärfer fassen. Bei der Ökodesign-Richtlinie wäre beispielsweise die Liste von Geräten und Anlagen zu erweitern, denen Mindestenergiestandards auferlegt werden. Diese bezieht sich bislang überwiegend auf Haushaltsgeräte. Sie müsste sich aber stärker auch auf Anlagen im Produktionsprozess beziehen, wie es beispielsweise bei Industriepumpen bereits geschieht. Die Energieeffizienz-Richtlinie sollte in Bezug auf konkrete Energie-Einsparziele deutlich ambitionierter, aber vor allem verpflichtend formuliert werden. Es müssten aus ihr beispielsweise unmittelbar jährliche Energieeinsparverpflichtungen für große Unternehmen ableitbar sein. Ja nach Ausgestaltung könnten diese Verpflichtung auch teilweise von Dritten erfüllt werden, womit sich ein Energieeffizienzmarkt entwickeln würde, den es in Deutschland nicht gibt. Überdies ist eine zentrale Forderung der Europäischen Umweltverbände, die Richtlinie so weiter zu entwickeln, dass sie auch Energieeinsparung bei Endverbrauchern anreizt.

Eine solche europäische Klimapolitik für die Industrie inklusive ihrer handelspolitischen Konsequenzen ist gegenwärtig nicht absehbar. Um nicht länger zu warten, fordert die Bundestagsfraktion DIE LINKE deshalb einen verbindlichen Regulierungsrahmen auf nationaler Ebene für die Industrie in Deutschland. Dabei geht es primär um einen Umbau in bestehenden Unternehmen.

Klimaschutz-in-der-Industrie-Gesetz (KIG)

Das Klimaschutz-in-der-Industrie-Gesetz (KIG) muss die Reduktionsziele für die Industrie verbindlich festschreiben, zu grundlegenden Umsetzungsmaßnahmen verpflichten, den Raum für neue innovative Lösungen eröffnen und sowohl Anreize als auch Sanktionen enthalten. Die betriebliche Mitbestimmung ist zu erweitern: Betriebsräte brauchen endlich ein Initiativrecht zur Umgestaltung der Produktion.

REDUKTIONSZIELE. Bis 2030 sinken die Treibhausgase der Industrie möglichst kontinuierlich auf ein Niveau von höchstens 110 Millionen Tonnen. Bis 2040 ist eine Obergrenze von 55 Millionen Tonnen zu erreichen, um dann bis 2050 klimaneutral zu werden.

STROM UND WÄRME. Für alle Industrie-Unternehmen (mit Ausnahme von Kleinbetrieben) gelten Reduktionsverpflichtungen für den Energieeinsatz und klar definierte Benchmarks. Stromsparende Technologien, deren Einsatz sich schon nach wenigen Jahren amortisiert, werden zum verbindlichen Standard (Pumpen, Motoren, Ventilatoren, Druckluft, Kältekompressoren auf dem neuesten technischen Stand). Der Eigenstrom der Industrie ist bis 2030 genauso schnell zu dekarbonisieren wie der Strom-Mix insgesamt. Anlagen zur Erzeugung von Prozesswärme müssen ab 2022 die Reduktion ihrer CO_2-Emissionen um jährlich mindestens fünf Prozent nachweisen.

PROZESSBEDINGTE EMISSIONEN. In der Eisen- und Stahlindustrie, der NE-Metallindustrie, der Zement- und Kalkindustrie sowie in der Chemieindustrie gelten verbindliche branchenspezifische Benchmarks für die Reduktion der Treibhausgase. Für die Zement- und Kalkindustrie werden zusätzlich steigende Quoten für neue Bindemittel festgelegt. Neue DIN-Normen senken den Betonbedarf. Ab 2021 beginnt die Ausschreibung von Kontingenten industrieller Grundstoffe, die mit neuen klimaneutralen, aber auch teuren Technologien hergestellt werden. Die Differenzkosten (im Vergleich zu alten, billigeren Technologien) übernimmt die öffentliche Hand und erhält Gegenleistungen der geförderten Unternehmen (Gewinn- und/oder Kapitalbeteiligung sowie Anteile an der Verwertung von Patenten).

RECYCLINGQUOTEN UND LIEFERPFLICHTEN. Gesetzlich festzulegen sind verbindliche und hohe Recyclingquoten für prioritäre Rohstoffe, insbesondere für Eisen-/Stahl- und Nichteisenmetallabfälle sowie für ausgediente Elektro- und Elektronikgeräte. . Denkbar sind auch Substitutionsquoten für den Ersatz von Primär- durch Sekundärrohstoffe Im Kunststoffsektor hat die umfassende Verwertung von Plastikmüll höchste Priorität. Die sogenannte "geplante Obsoleszenz", also der bewusst eingebaute Verschleiß von Produkten, ist durch strenge Gewährleistungsfristen zu unterbinden und mit einem Müllexportverbot zu ergänzen. „Ökologisches Produktdesign“, das sich durch Langlebigkeit, Reparierbarkeit und Wiederverwertbarkeit auszeichnet, wird gefördert. Für den Einsatz in Grundstoffchemie und Stahlherstellung werden steigende Wasserstoffquoten zur Reduktion von Treibhausgasen bereitgestellt. Der Großhandel für Industriegase ist

verpflichtet, Wasserstoff in Verkehr zu bringen, der in zunehmendem Maße auf erneuerbarer Grundlage hergestellt wird.

ANREIZE UND SANKTIONEN. Ab 2021 gelten Sonderabschreibungen von 50 Prozent im ersten Jahr für alle KIG-Maßnahmen. Im Klimaschutz-in-der-Industrie-Gesetz oder – alternativ – in den einschlägigen Energiegesetzen werden alle bisher nicht sanktionsbewehrten Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur CO_2-Minderung in verbindliche Vorschriften umgewandelt. Eine verschärfte Betreibergrundpflicht zur sparsamen und effizienten Energieverwendung einschließlich einer Verpflichtung zu vermehrter Abwärme-Nutzung wird im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert. Unternehmen, die den Vorgaben des KIG nicht folgen, müssen empfindliche Strafen zahlen. Im Extremfall ist auch der Entzug der Betriebserlaubnis vorzusehen.

Klimaschutz-in-der-Industrie-Förderprogramm (KIF)

Wer im Klimaschutz vorangeht, hat kurz- und mittelfristig höhere Kosten. Sofern es nicht zu einem strengen Regulierungsrahmen für einen EU-weiten Klimaschutz der Industrie kommen sollte und die Vorgaben in Deutschland schärfer sind als bei den Handelspartnern, ist es legitim, staatliche Unterstützung zu fordern. Das gilt insbesondere für die Erforschung und Anwendung neuer, CO_2 vermeidender Prozesstechnologien der Grundstoffindustrie. Wo es nicht möglich ist, Produktionsprozesse klimaneutral zu gestalten, sollte auch die Verwertung des abgeschiedenen CO_2 in besonderen chemischen Verfahren (CCU – Carbon Capture and Utilization) unterstützt werden.

Das Klimaschutz-in-der-Industrie-Förderprogramm ist an hohe Tarifstandards zu binden, sollte jährlich rund zehn Milliarden Euro vorsehen und folgende Förderlinien enthalten:

- Integration des bereits vorhandenen Förderprogramms „Dekarbonisierung der energieintensiven Industrie“ in das KIF und Aufstockung der Fördermittel von aktuell 45 Millionen Euro auf mindestens 250 Millionen Euro jährlich.
- Bei kleineren und mittleren Investitionen (bis zu einer Grenze von zehn Millionen Euro), die einer besonders ambitionierten CO_2-Minderung dienen, Gewährung von einfachen, nicht rückzahlbaren Zuschüssen.
- Bei größeren Investitionen in neue, weitgehend klimaneutrale Produktionsverfahren Gewährung eines zinslosen Kredits mit sehr langer Laufzeit durch die bundeseigene Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und/oder direkte Unterstützung der jeweiligen Investition und im Gegenzug Erfolgsbeteiligung für den Staat (Anteile am Kapital, am Gewinn oder an Patentverwertungen).
- Umbau-Hilfen für einzelne Unternehmen, die ihre Produktpalette im Sinne von Klimaneutralität umstellen.
- Strukturhilfen für Raffinerie-Standorte. Wegen der in großem Umfang nicht benötigten fossilen Kraftstoffe wird der Produktionsumfang der Raffinerien spürbar schon bis 2030 und um 80 Prozent bis 2050 schrumpfen.

Kapitel 4.4
GEBÄUDE:
Ökologisch wohnen ohne Mieterhöhung

1. **Klimaschutz ohne Mieterhöhung**
   Für Klimaschutz ohne Mieterhöhung! Warmmietenneutrale Sanierungen und klimagerechter Neubau im Rahmen einer neuen Wohnungsgemeinnützigkeit.
2. **Energetische Sanierung als Beschäftigungsmotor**
   Eine Ausbildungs- und Beschäftigungsoffensive für die ökologische Wende in Bau und Planung.
3. **Sofortprogramm Ökologischer Umbau für lebenswerte Nachbarschaften!**
   Das Programm wird ausgerichtet auf eine klimagerechte Erneuerung von Mietshäusern der Nachkriegszeit.

In Gebäuden fallen 30 Prozent der Treibhausgase an. Dieser hohe Anteil wird verursacht durch die Verbrennung von Öl und Gas, durch ineffiziente Heizungen oder Wärmeverluste als Folge schlechter Dämmung. Geht man nach dem Klimaschutzplan, werden nur 14 Prozent oder rund 117 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente direkt dem Gebäudesektor zugeordnet, ein anderer Teil dem Energie-Sektor. So oder so: Die technischen und baulichen Möglichkeiten, Treibhausgase zu mindern, sind hier erheblich.

Die Bundesregierung hat sich einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 zum Ziel gesetzt. Das ist bei weitem zu spät, um die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten. Schon ihr Ziel, bis 2020 insgesamt 40 Prozent des CO_2 gegenüber dem Stand von 1990 einzusparen, wird deutlich verfehlt: Erreichbar sind höchstens noch 32 Prozent.

Klimaziel 2030 in weiter Ferne

Im September 2019 hat das Klimakabinett den Klimaschutzplan 2030 vorgelegt, der für den Gebäudebereich eine Senkung auf 72 Millionen Tonnen im Jahr 2030 vorsieht. Die dortigen Maßnahmen, etwa das Verbot des Neueinbaus von Ölheizungen im Jahr 2026 und die Förderung von „klimafreundlicheren“ Heizungen mit bis zu 40 Prozent der Kosten sind bei weitem nicht ausreichend. Auch ein CO_2-Preis wie er für den Gebäudebereich geplant ist, führt nicht zum Ziel.

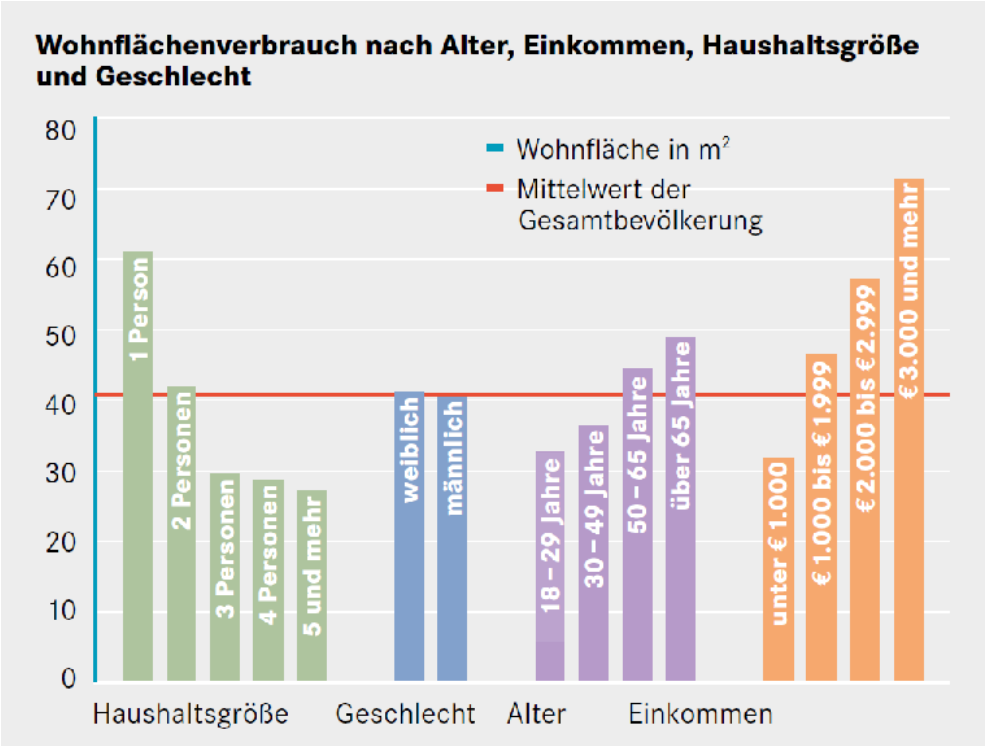
Die Sanierungsquote im Gebäudebestand müsste von derzeit knapp einem Prozent auf mindestens zwei bis drei Prozent steigen. Auch die Qualität der Sanierungen ist zu verbessern, um konsequent auf gut gedämmte, mit erneuerbaren Energien versorgte Gebäude hinzuarbeiten. Neubauten müssen ab jetzt klimaneutral errichtet werden, damit nicht schon in zehn bis zwanzig Jahren erneut erhebliche Sanierungskosten anfallen.

Sozialer Sprengstoff energetische Sanierung

Das Thema Klimaschutz und Wohnen birgt besonderen sozialen Sprengstoff. Zwei Drittel aller Gebäude sind Wohnhäuser. Zwölf der insgesamt 19 Millionen Wohngebäude wurden vor 1979 und damit vor Erlass erster energetischer Anforderungen gebaut. Drei von vier dieser Gebäude sind bis heute nicht oder nur unzureichend energetisch saniert.

Die Kosten für energetische Sanierungen liegen oft über den damit verbundenen Ersparnissen beim Heizungs- und Warmwasserverbrauch. Vor allem aber lädt die Modernisierungsumlage – die gesetzliche Möglichkeit, bis zu acht Prozent der Kosten dauerhaft auf die Miete umzulegen – zu überteuerten und auch unsinnigen Modernisierungen ein. Die oft überhöhten Kosten werden vollständig auf die Mieterinnen und Mieter abgewälzt. Oft wirkt allein die Ankündigung der Modernisierung als Drohung und bewegt viele zum Auszug. So öffnet die Umlage Tür und Tor für Missbrauch.

Betroffen sind vor allem ärmere Haushalte, die ohnehin weniger Energie verbrauchen als Haushalte mit höheren Einkommen. Denn die Klimafrage ist auch eine Klassenfrage. Je höher die Einkommen, desto größer die beanspruchte Wohnfläche und der Heizbedarf. Menschen mit Einkommen unter 1.000 Euro wohnen nur auf gut der Hälfte der Fläche und verbrauchen rund ein Viertel weniger Heizenergie. Gerade die aber werden von Sanierungen hart getroffen.



Da durch Modernisierungen auch die sogenannte Mietpreisbremse umgangen werden kann, dienen energetische Sanierungen häufig als Vorwand für Mieterhöhungen und werden damit als Verdrängungsmotor Nummer eins wahrgenommen. Die so stattfindende Umverteilung im Interesse von Vermögenden und Immobilienunternehmen und der daraus resultierende schlechte Ruf energetischer Sanierungen sind aktuell die größten Hindernisse für Klimaschutz im Gebäudebereich. Die Bundesregierung hat bisher kaum etwas unternommen, um diesen sozialen Sprengstoff zu entschärfen.

Taschenspielertrick beim Neubau-Standard

Symptomatisch für das Nicht-Handeln der Bundesregierung sind ihr Umgang mit ökologischen Neubaustandards und der Förderung erneuerbarer Energien. Schon 2010 wurde auf EU-Ebene festgelegt, dass neue öffentliche Gebäude ab 2019 den Niedrigstenergiestandard erfüllen müssen. Für private Neubauten soll dieser Standard ab 2021 gelten. Da die Bundesregierung die Vorgaben nicht umgesetzt hat, drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Jetzt, ein Jahrzehnt verspätet und nur halbherzig, will die schwarz-rote Koalition diese Vorgaben umsetzen, indem sie den seit 2016 ohnehin geltenden energetischen Standard (KfW 70/75) kurzerhand zum geforderten Niedrigstenergiestandard erklärt. Das ist ein Taschenspielertrick, der zum Klimaschutz nichts beiträgt – es bräuchte hingegen eine Verschärfung im Neubau auf mindestens KfW 55-Standard, um die EU-Vorgaben zu erfüllen.

Auch der Versuch, endlich Photovoltaik in die Städte zu bringen, war ohne Elan. Mieterstromanlagen kann man bundesweit mit der Lupe suchen. In den vergangenen zwei Jahren wurde nur ein (!) Prozent des geplanten Zubaus realisiert. Damit ist das Mieterstromgesetz auf ganzer Linie gescheitert.

Die bisherige Linie der Bundesregierung, ordnungsrechtliche Eingriffe zu verteufeln und auf marktwirtschaftliche Anreize zu setzen, hat im Ergebnis viel zu wenig für den Klimaschutz gebracht.

Unsere Leitlinie: Lebensqualität, Soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz

Der Klimaschutz ist nicht nur eine Notwendigkeit, sondern zugleich eine Chance auf mehr Lebensqualität und soziale Gerechtigkeit beim Wohnen. Solange Wohnen als Ware und Wohnungen in erster Linie als Renditeobjekte behandelt werden, wird weder der Klimaschutz gelingen noch der Mietenwahnsinn gestoppt. Teure Miet- und Eigentumswohnungen in den Innenstädten und ausladende Einfamilienhausgebiete an den Stadträndern vertiefen die soziale Spaltung und die Klimakrise.

Stadtentwicklung: ökologisch und gemeinwohlorientiert

Nötig ist stattdessen eine Neuausrichtung der Wohnungs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik an sozialen und ökologischen Zielen. Der Schlüssel dafür liegt im Aufbau eines gemeinwohlorientierten Wohnungssektors, in dessen Händen perspektivisch die Mehrheit der Wohnungen liegt. Auch Stadtentwicklung orientiert sich künftig an Gemeinwohlzielen.

Die Zukunft des Wohnens liegt in der Umgestaltung von Gemeinden und Stadtvierteln zu grünen, lebenswerten Nachbarschaften mit bezahlbaren, klimaneutralen und an wechselnde Bedürfnisse anpassbaren Wohnungen. Sie liegt in der Umnutzung und sinnvollen Nachverdichtung des Bestandes statt eines flächenverzehrenden „Bauen, bauen, bauen" sowie in einer guten Anbindung an soziale und verkehrliche Infrastrukturen.

Für kleine und mittlere Städte soll ein Förderprogramm für die gemeinwohlorientierte Wiederbelebung und klimagerechte Ertüchtigung leerstehender und verfallender Wohn- und Gewerbegebäude gestartet werden. Für die Revitalisierung von nicht mehr genutzten Industrieflächen müssen die jeweiligen Eigentümer sorgen. Bezahlbare Wohnungen, Räume für lokales Gewerbe und Kreativschaffende sowie für Kultur- und Nachbarschaftszentren können die lokale Ökonomie wiederbeleben und neue Arbeitswelten in den ländlichen Raum holen. Der Wegzug in die Großstädte wird gebremst, der Pendlerverkehr verringert und der Flächenverbrauch reduziert.

Wir nehmen das Ziel ernst, die Erderwärmung möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. Dafür benötigen wir bis zum Jahr 2040 einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand. Bis 2030 sollten die Treibhausgasemissionen von Gebäuden halbiert werden. Für die Vision einer klima- und sozial gerechten Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik schlagen wir drei Eckpunkte vor: 1) Klimaschutz ohne Mieterhöhung, 2) Energetische Sanierung als Beschäftigungsmotor, 3) ein Sofortprogramm für den klimagerechten Umbau der Mietshäuser aus der Nachkriegszeit. Dabei setzen wir auf massive öffentliche Investitionen im Umfang von jahresdurchschnittlich 13,75 Milliarden Euro im Zeitraum bis 2040, um eine sozialökologische Neuausrichtung im Gebäudesektor zu gestalten. Das ist auch deshalb vernünftig, weil erhebliche Kosten infolge des Klimawandels oder aufgrund drohender EU-Sanktionen bei Verpassen der Klimaziele anfallen.

1. Für Klimaschutz ohne Mieterhöhung!

Klimaschutz ist eine gesellschaftliche Aufgabe, die nicht auf die Mieterinnen und Mieter abgewälzt werden darf. In Berlin wurde ein Mietendeckel auf den Weg gebracht, um der explosiven Mietensteigerung der letzten Jahre Einhalt zu gebieten. Zusätzlich müssen bundesweit die Mieten auf regionale Mietobergrenzen gedeckelt werden. Die Modernisierungsumlage wollen wir abschaffen. Stattdessen garantieren wir, dass keine Warmmiete aufgrund energetischer Sanierung steigt (Warmmietenneutralität). Aufschläge auf die Kaltmiete sind nur in Höhe der erreichten Heizkosteneinsparung möglich, und nur so lange, bis die Investition abbezahlt ist. Der Nachweis muss durch Messungen (vorher/nachher) erfolgen. Kosten für

ohnehin fällige Instandhaltung dürfen nicht als energetische Sanierung abgerechnet werden. Ein Klimawohngeld und ein Klima-Aufschlag auf übernommene Kosten der Unterkunft ermöglichen armen und geringverdienenden Menschen die Anmietung bereits energetisch modernisierter und entsprechend teurer Wohnungen.

Ein gemeinwohlorientierter Wohnungssektor ist der beste Garant für Klimaschutz im Gebäudebereich. Die guten Beispiele warmmietenneutraler und damit sozialverträglicher Sanierungen sind im öffentlichen, genossenschaftlichen oder gemeinwohlorientierten Wohnungsbestand zu finden. Mit einer Neuen Wohnungsgemeinnützigkeit schaffen wir den Rahmen für bezahlbares und klimagerechtes Wohnen.

Vermieterinnen und Vermieter, die Kosten energetischer Sanierungen nicht tragen können oder wollen, können unter den Schirm der Wohnungsgemeinnützigkeit schlüpfen. Dadurch erhalten sie Zugang zur vollständigen öffentlichen Förderung der Sanierungskosten und verpflichten sich im Gegenzug auf die gemeinnützige Bewirtschaftung ihrer Wohnungen, also auf Mietobergrenzen, die Pflicht zur Reinvestition von Gewinnen sowie Mitbestimmungs- und Selbstverwaltungsrechte für die Mieterinnen und Mieter.

Mit einem öffentlichen Wohnungsbauprogramm nach Wiener Vorbild im Umfang von zehn Milliarden Euro im Jahr für den Bau und den Ankauf von Wohnungen und Grundstücken können bis zu 250.000 dauerhaft abgesicherte Sozialwohnungen sowie weitere 130.000 öffentliche und genossenschaftliche Wohnungen im Jahr entstehen – bezahlbar, klimaneutral und zum Teil barrierefrei. Als Mittel gegen die Verdrängung an die Stadtränder, durch kluge Nachverdichtungskonzepte und durch Wohnungs-Tauschbörsen für Menschen mit mehr oder weniger Flächenbedarf leistet der gemeinnützige Wohnungssektor auch einen wichtigen Beitrag gegen Zersiedelung und übermäßigen Flächenverbrauch.

Mehr Förderung für ökologisches Bauen und Sanieren

Jedes Haus, das neu gebaut wird, hat mindestens den KfW40-Standard, möglichst jedoch den Passivhaus-Standard zu erfüllen. Sonst müssten die heute neu gebauten Häuser in den kommenden zwanzig Jahren aufwändig saniert werden, was deutlich teurer wäre. Eine höhere Förderung sowie Brennstoffeinsparungen gleichen den etwas höheren Preis der Passivbauweise aus.

Fast ein Drittel des privaten Verbrauchs an Rohstoffen geht auf das Wohnen zurück, mehr als die Hälfte davon auf den Bau und die Modernisierung von Wohngebäuden. Nachwachsende oder wiederverwendbare Rohstoffe spielen dabei nur eine verschwindend geringe Rolle. Doch übliche Baumaterialien wie Beton haben einen erheblichen ökologischen Fußabdruck. Allein der DAX-gelistete Baustoffkonzern HeidelbergCement stößt im Jahr weltweit so viele Treibhausgase aus wie die gesamte Landwirtschaft in Deutschland.

Das Bauen mit Holz oder anderen nachhaltigen, wiederverwendbaren oder recycelten Baustoffen kann mehr als die Hälfte an Treibhausgasen gegenüber dem heute üblichen Bauen mit Beton einsparen. Durch die eine konsequente Ausrichtung der rechtlichen und politischen Rahmenbedingung auf die Bestandssanierung vor Neubau und auf den Einsatz nachwachsender oder wiederverwendeter Rohstoffe könnten Gebäude von CO_2-Schleudern sogar zu CO_2-Senken werden. Voraussetzung dafür ist ein unabhängiges Zertifizierungssystem, das auch die bei der Herstellung aufgewendete „graue Energie“ berücksichtigt. Für Neubau und Sanierungen gilt: Kein Dach ohne Begrünung oder Solaranlagen.

Die Kosten des klimagerechten Umbaus müssen stärker von der öffentlichen Hand getragen werden, um Warmmietenneutralität zu gewährleisten. Dafür wird die Förderung von derzeit rund zwei auf fünf Milliarden Euro im Jahr aufgestockt, an Sanierungspflichten gebunden und das Verfahren vereinfacht. Gemeinsam mit einer steuerlichen Förderung für Eigenheimbesitzerinnen und -besitzer in Höhe von etwa 1,2 Milliarden Euro im Jahr, die auch und vor allem dem ländlichen Raum zu Gute kommt, übernimmt die öffentliche Hand im Durchschnitt ein Fünftel der Sanierungskosten und ermöglicht so eine sozialverträgliche Sanierung. Gleichzeitig gehen Bund, Länder und Kommunen als Vorbilder voran. Die Sanierungsrate bei öffentlichen Gebäuden steigt auf fünf Prozent jährlich.

Klimaschädliche Subventionen für die Immobilienwirtschaft wollen wir streichen. Bis 2030 wird die Bundesregierung mehr als zehn Milliarden Euro für das Baukindergeld und für Steuerförderungen ausgeben, ohne jede soziale und ökologische Lenkungswirkung. Das investorenfreundliche Steuerschlupfloch für den Verkauf von Häusern als „Share Deals“ kostet die Länder nach vorsichtigen Schätzungen mindestens eine Milliarde Euro jedes Jahr.

Die Wärmeversorgung wird konsequent auf erneuerbare Energien umgestellt. Im Neubau ist Schluss mit Öl- und Gasheizungen. Im Bestand werden alte fossile Heizungen schneller ausgetauscht und nur noch in genehmigten Ausnahmefällen durch effizientere fossile Heizungen ersetzt. Erneuerbare Wärmesysteme werden

besonders gefördert. Gleichzeitig muss grundsätzlich auf eine hohe Effizienz geachtet werden, denn erneuerbare Energien sind ein wertvolles Gut, das nicht verschwendet werden darf. Im Gebäudebereich sind derzeit diskutierte synthetisch hergestellte Brennstoffe aufgrund ihrer Ineffizienz unangebracht (siehe Kapitel 4.1).

2. Energetische Sanierung als Beschäftigungsmotor!

Die konsequente ökologische Sanierung im Bestand und der Neustart im sozialen, gemeinnützigen und klimaverträglichen Wohnungsbau wirken als Ausbildungs- und Beschäftigungsoffensive. Die massiven öffentlichen Investitionen in klimaverträgliches Wohnen schaffen Arbeitsplätze und bieten der Bau- und Wohnungswirtschaft Planungssicherheit, um nachhaltig Kapazitäten auszubauen und nötige Fachkräfte einzustellen.

Die Umstellung auf ökologische Bauweisen erfordert neue Qualifikationen. Für den Neustart im öffentlichen Wohnungsbau sollten Kommunen eigene Bau- und Planungskapazitäten schaffen. Solche kommunalen Bauhütten, die in den 1920er Jahren entscheidenden Anteil an der Erfolgsgeschichte der Wohnungsgenossenschaften hatten, bieten gut bezahlte Jobs und machen die Kommunen unabhängiger von Baukonjunkturen.

In den kommenden fünf Jahren werden tausende zertifizierte Energie- und Sanierungsberater ausgebildet. In Klimastützpunkten, die flächendeckend als Anlaufstellen dienen, sind sie die Fachkräfte für sozialverträgliche Sanierungen und koordinieren Vorhaben im Rahmen von Quartierskonzepten. Die Kosten für die verpflichtende Sanierungsberatung übernimmt für Eigenheimbesitzerinnen und -besitzer die öffentliche Hand.

Bundesweiter Klimacheck

Auf diese Weise werden in einem bundesweiten Klimacheck Datengrundlagen für Emissionen und Einsparpotenziale geschaffen sowie Gebäude in ökologische Gebäudeklassen eingeteilt. Abhängig von der individuellen Beschaffenheit und orientiert an den „natürlichen“ Sanierungszyklen der Gebäude setzen die Energie- und Sanierungsberater die Ziele und vereinbaren mit den Eigentümerinnen und Eigentümern einen verbindlichen Sanierungsplan. Wie beim TÜV müssen Gebäude den Klimacheck spätestens alle zehn Jahre wieder durchlaufen.

An den Universitäten entstehen Kompetenzzentren für Gebäudeenergie, die kostengünstige und intelligente Lösungen für einen klimaneutralen Gebäudebestand entwickeln. Im Austausch mit der Praxis entwerfen sie innovative Modelle für Neubau und Sanierung, für nachhaltiges Bauen insbesondere aus Holz, integrierte Stadtentwicklungs- und Raumplanungskonzepte und entwickeln kreative Ideen für ökologische und an wechselnde Bedürfnisse anpassbare Architektur im Neubau sowie nachhaltige städtebauliche Konzepte.

3. Sofortprogramm Ökologischer Umbau für lebenswerte Nachbarschaften!

Fast zwei Drittel aller heutigen Wohngebäude wurden in der Nachkriegszeit gebaut, ohne jegliche energetische Auflagen. Drei Viertel der zwischen 1949 und 1978 errichteten Gebäude sind energetisch kaum saniert. Gleichzeitig leben in den Mietshäusern aus dieser Zeit überdurchschnittlich viele Gering- und Durchschnittsverdienende.

Ein Sofortprogramm im Umfang von fünf Milliarden Euro im Jahr erschließt das umfangreiche Einsparpotenzial der etwa 7,5 Millionen betroffenen Wohnungen. Gleichzeitig werden die Siedlungen zu Modellquartieren für bezahlbares und ökologisches Wohnen mit hoher Lebensqualität umgebaut. Damit verbundene Kosten werden zur Hälfte aus Bundesmitteln übernommen. Oft überfällige Instandhaltungen sind von den Eigentümerinnen und Eigentümern zu zahlen. Neben energetischen Sanierungen zählen zum Umbau auch der Ausbau von Grünflächen und sozialer Infrastruktur, neue Verkehrskonzepte (siehe Kapitel 4.2) sowie Räume für wohnortnahes Gewerbe.

Die Aufstockung mit neuen, klimaneutralen und bezahlbaren Wohnungen im Rahmen des gemeinnützigen Wohnungsbaus wird jeweils geprüft. Dafür legen Kommunen Sanierungsgebiete mit sozial-ökologischer Zielsetzung fest und greifen dabei die positiven Erfahrungen der Sanierungsförderung in den 1990er Jahren auf. Damals wurden hunderttausende Wohnungen umfassend, sozialverträglich und unter umfangreicher Bürgerbeteiligung saniert. Auch heute sollen die Sanierungen durch Sozialplanverfahren und Sanierungsberatern begleitet werden, damit die Wohnungen bezahlbar bleiben. Statt Menschen durch Sanierungen zu verdrängen, verbindet das Sofortprogramm den ökologischen Umbau mit einer erhöhten Teilhabe und Lebensqualität und sorgt so für Klimagerechtigkeit im umfassenden Sinne.

Kapitel 4.5
ERNÄHRUNG UND LANDWIRTSCHAFT: Vom Weltmarkt zum Wochenmarkt

1. **Neues Leitbild**
   Für eine Landwirtschaft und Ernährung, die die Versorgung sichert statt maximale Profite der Konzerne, mit der Landwirtinnen und Landwirten von ihrer Arbeit gut leben und gute Ernährung für alle bezahlbar ist.
2. **Die Ländlichen Räume stärken**
   Für einen Wechsel zu einem kooperativen Wirtschaftssystem mit regionaler Produktion, Verarbeitung und Vermarktung sowie Sicherung des Zugangs zum Boden für ortsansässige Agrarbetriebe. Der Verkauf landwirtschaftlicher Nutzflächen an nicht-landwirtschaftliche Investoren muss verhindert werden. Land- und forstwirtschaftliche Flächen müssen in öffentlichem Besitz erhalten bleiben und die verbliebenen BVVG-Flächen in Länderhand übergeben werden. Öffentliche land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen sind unter sozial-ökologischen Auflagen langfristig an ortsansässige Agrar- und Forstbetriebe zu verpachten. In Zusammenarbeit mit den Ländern sind Strategien zu erarbeiten, wie landwirtschaftliche Nutzflächen zunehmend in die öffentliche Hand als „neue Allmende“ überführt werden können.
3. **Sozialökologische Ausrichtung der agrarischen Produktion**
   Diejenigen werden belohnt und unterstützt, die Umweltmaßnahmen umsetzen und gute Arbeit verrichten und anbieten. Eine Umstellung der EU-Agrarsubventionen auf eine sozialökologische Förderpolitik, eine flächengebundene Tierhaltung und umgerechnet maximal 1,5 Großvieheinheiten pro Hektar auf Landkreisebene bis 2030.
4. **Eine klimafreundliche Ernährung für alle**
   Für eine Ernährungspolitik, die durch positive Anreize die Reduktion des Fleischkonsums um 25 Prozent und durch verbindliche Zielmarken auf allen Ebenen der Lieferkette die Halbierung der Lebensmittelverschwendung bis 2030 erreicht.

Globaler Handel zerstört Landwirtschaft

Die Agrarpolitik in der EU und in Deutschland orientiert die Landwirtschaft auf eine Warenproduktion für einen sozial und ökologisch blinden Weltmarkt. Es geht um maximale Erträge – beim Anbau, beim Dünge- und Pflanzenschutzmitteleinsatz und bei der Tierhaltung. Im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit exportiert die Bundesregierung dieses Modell auch in die Länder des Globalen Südens. So fördert die staatliche Entwicklungsbank DEG seit Jahren das größte Agrarunternehmen Paraguays, PAYCO, das auf über 100.000 Hektar Soja anbaut.

Agrarbetriebe sind jedoch auch im Binnenmarkt einem hohen Kosten- und unfairen Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Erzeugungspreise werden durch die Nachfragemacht von Verarbeitungs- und Handelskonzernen unter die Kosten nachhaltiger Standards gedrückt. Schlachtbetriebe, Lebensmittel- und Handelskonzerne zahlen die niedrigsten Löhne in ganz Deutschland. Vier große Einzelhandelsunternehmen bestimmen 85 Prozent des Lebensmittelverkaufs in Deutschland. Die zu Recht kritisierte Massenproduktion von Tieren und Pflanzen ist Folge einer Politik, die einseitig auf den Weltmarkt setzt und die Stärkung regionaler Märkte blockiert.

Aktuell werden durch die Landwirtschaft 66,3 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente ausgestoßen. Das entspricht laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung rund acht Prozent der gesamten deutschen Emissionen. Treibhausgase werden bei der Ausbringung von organischem und mineralischem Dünger und bei der Haltung von Wiederkäuern (Rinder, Schafe, Ziegen) freigesetzt. Auch der Umbruch von Grünland, die Ackernutzung von Moorböden und die Entwässerung von Flächen zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgen für einen zusätzlichen CO_2-Ausstoß. Die Landwirtschaft ist nicht nur eine Verursacherin des globalen Klimawandels, sondern auch Betroffene und damit eine wichtige Partnerin für mehr Klimaschutz.

Landwirtschaft und Ernährungssystem sind untrennbar verbunden. Schätzungsweise 40 bis 55 Prozent der Emissionen des Ernährungssystems fallen in Deutschland jenseits der Landwirtschaft an: im Handel, bei der Verarbeitung und beim Konsum. Für die Versorgung seiner Bevölkerung „importiert“ Deutschland fast zwei Drittel der landwirtschaftlichen Fläche, was in den Exportländern zu klimaschädlichen Landnutzungsänderungen führt. Nach Deutschland importierte Nahrungsmittel verbrauchen außerdem große Wassermengen im Ausland. Deutschland ist die weltweite Nummer drei bei der Einfuhr von Agrargütern.

Gleichzeitig ist Deutschland seit Jahren weltweit der drittgrößte Agrarexporteur und "Exportweltmeister" bei Süßwaren, Käse und Schweinefleisch. Für die ständige Verfügbarkeit des Angebots werden 70 Prozent der Lebensmittel per LKW quer durch das Land transportiert oder mit dem Flugzeug eingeflogen. Berücksichtigt man neben der direkten auch die indirekten Treibhausgasemissionen, wie die Inanspruchnahme von Flächen im Ausland (indirekte Landnutzungsänderung), verursacht unsere Ernährung mehr als 20 Prozent unserer gesamten Treibhausgase.

Die globale Fleischproduktion hat sich in den vergangenen 50 Jahren verdreifacht. Derzeit beansprucht die Tierhaltung in Deutschland indirekt drei Millionen Hektar in Südamerika für den dortigen Anbau von Futtermittel-Soja. Der Amazonasregenwald in Brasilien brennt, um noch mehr Weide- und Ackerflächen zu schaffen. Seit den sechziger Jahren hat sich in Deutschland der Fleischkonsum mehr als verdoppelt. Der heutige Pro-Kopf-Verzehr von 60 Kilogramm Fleisch im Jahr ist doppelt so hoch wie klimapolitisch und medizinisch empfohlen. Ein Kilogramm Rindfleisch verursacht 13 Kilogramm CO_2, ein Kilo Schweine- beziehungsweise Geflügelfleisch vier Kilo CO_2, ein Kilo Gemüse dagegen nur 153 Gramm CO_2.

In Deutschland werden jährlich 160 bis 180 Kilogramm Lebensmittel pro Person entlang der gesamten Wertschöpfungskette einschließlich des Konsums weggeworfen, die größtenteils noch genießbar wären – ein Drittel der in Deutschland produzierten Lebensmittel. Umgerechnet werden damit 2,6 Millionen Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche verschwendet, ein Gebiet größer als Hessen.

Die Landwirtschaft soll die Emissionen laut Bundesregierung bis 2030 um 11 bis 14 Millionen Tonnen auf 58 bis 61 Millionen Tonnen reduzieren. Mit ihren derzeit vorgeschlagenen Maßnahmen wird dieses Ziel verfehlt. Der Fokus auf eine effizientere Gülleverwertung setzt nicht an einer der Hauptursachen der negativen Klimabilanz der Landwirtschaft an – der zu hohen und regional zu konzentrierten Fleisch- und Milchproduktion. Zudem hat die Bundesregierung bislang keine geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung der Lebensmittelverschwendung initiiert, weder in der Landwirtschaft noch in der Verarbeitung, im Handel oder der Gastronomie. Freiwillige Selbstverpflichtungen greifen zu kurz.

Wir brauchen die sozial-ökologische Agrarwende gemeinsam mit den Landwirtinnen und Landwirten hin zu einer nachhaltigen Landbewirtschaftung und einer guten Ernährung für alle – in Deutschland und weltweit!

LINKE Agrarpolitik – sozial und ökologisch

Das Klimaproblem bei Ernährung und Landwirtschaft hat strukturelle Ursachen und ist Folge einer falschen Agrar- sowie einer fehlenden Ernährungspolitik. Private Verhaltensänderungen können nur ein Teil der Lösung sein. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE setzt sich daher für eine sozial-ökologische Ausrichtung der Agrar- und Ernährungspolitik ein. Die bisher schädliche EU-Subventionspolitik soll zu einer an Umwelt- und Sozialkriterien gebundenen Förderpolitik entwickelt werden. Wir brauchen gerechte Erzeugerpreise auf der einen und bezahlbare Lebensmittel für alle auf der anderen Seite. Ein klimafreundliches Ernährungssystem setzt voraus, dass Konzernmacht reguliert und zurückgedrängt wird. Nahrungsmittel sollen primär regional produziert, verarbeitet und vermarktet werden. Um den Im- und Export von Agrarprodukten und Lebensmitteln zu reduzieren, müssen Handelsabkommen konsequent an Klimaschutzzielen und fairen Arbeitsbedingungen ausgerichtet werden (siehe Kapitel 6). Im Ganzen möchten wir die Treibhausemissionen im Bereich Landwirtschaft und Ernährung bis 2030 auf 55 Millionen Tonnen senken. Das entspricht einer Reduktion von 38,9 Prozent gegenüber 1990.

1. Vom Weltmarkt zum Wochenmarkt

Wir wollen regionale Kreisläufe zugunsten vieler statt globale Produktion und Vermarktung zugunsten weniger. Dafür schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

Nicht Großkonzerne aus den Bereichen Saatgut-, Düngemittel- und Pflanzenschutzmittelproduktion, Schlachtung, Molkerei und Einzelhandel entscheiden über Wohl und Wehe unserer Landwirtschaft, sondern Politik und Gesellschaft. Konzernmacht muss durch ein effektives Kartellrecht beschränkt werden. Verbindungen zwischen Wirtschaft und Politik sind durch ein verpflichtendes Lobbyregister offenzulegen. Politik darf nicht durch Großkapitalisten erpressbar sein! Wir fordern zudem eine faire Risiko- und Gewinnverteilung in der Erzeugerkette. Das bedeutet weniger Gewinne der Konzerne und dafür kostendeckende Erzeugerpreise. Landwirtinnen und Landwirte müssen endlich von ihrer Arbeit leben können, ohne dass die Verbraucherinnen und Verbraucher mehr bezahlen müssen.

Die Bundestagsfraktion DIE LINKE fordert eine regionale Ausrichtung der Agrarpolitik und eine Abkehr vom Weltmarktdruck für agrarische Produkte. Die reine Massenproduktion von Tieren und Pflanzen sinkt, wenn der Exportdruck weicht. Wir wollen eine Rückkehr zur Kreislaufwirtschaft mit flächengebundener Tierhaltung und regionaler Futtermittelproduktion. Einfuhrbeschränkungen auf Soja- und Fleischimporte vermeiden klimaschädliche Transporte und den Raubbau in anderen Ländern. Bis 2030 fordern wir einen Einfuhrstopp von Sojaimporten. Die Einfuhr von brasilianischem Soja als billiges Tierfutter muss ab sofort verboten und das Mercosur-Abkommen sofort gestoppt werden. Um auf nationaler Ebene Ernährungssouveränität herzustellen, braucht es eine Futtermittelstrategie, um die Eiweißfutterlücke bis 2030 zu schließen, und einen Umbau in der Tierhaltung.

Unabdingbare Voraussetzung für eine Minderung der Emissionen im Ernährungssystem sind regionalisierte Lebensmittelmärkte, die bis 2030 einen Umsatzanteil von mindestens 20 Prozent haben sollten. Dafür müssen nicht nur die regionalen Verarbeitungs-, Vermarktungs- und Verteilungsstrukturen massiv ausgebaut werden, sondern auch der regionale Produktabsatz garantiert sein. Vielfältige – auch solidarische – Ansätze sind hier zu unterstützen. Wir wollen diese Regionalisierung mit 20 Millionen Euro jährlich über den Bundeshaushalt fördern.

Die EU-weite Ausschreibungspflicht für die Gemeinschaftsverpflegung muss abgeschafft werden. Regionalität sollte ein verpflichtendes Kriterium bei der öffentlichen Beschaffung werden. Unser Ernährungssystem muss dabei nicht nur regionaler, sondern auch demokratischer werden. Produzenten sowie Verbraucherinnen und Verbraucher sollten mitentscheiden können, was wir essen. Lokale Ernährungsstrategien und Ernährungsräte sollten gefördert werden. Eine Regionalkennzeichnung der Lebensmittel, die ihren Namen verdient, ist dringend notwendig. Verschleiernde Kennzeichnung von Lebensmitteln und irreführende Werbung sind gesetzlich zu verbieten.

2. Aufbau einer nachhaltigen Landwirtschaft

Subventions- und Bodenpolitik

Die EU-Agrarzahlungen sollen ab der kommenden Förderperiode konsequent an Umwelt- und Sozialkriterien gebunden werden. Nur Betriebe, die Umwelt- und Klimamaßnahmen umsetzen und für sozialversicherungspflichtige Arbeits- und Ausbildungsplätze sorgen, sollen Direktzahlungen erhalten – egal ob groß oder klein, ökologisch oder konventionell. Gemeinwohlorientierte Landbewirtschaftung wie beispielsweise die Weidetierhaltung, die nicht nur besonders tierartgerecht ist, sondern gleichzeitig Natur und Klima schützt, wird dadurch belohnt. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE fordert 50 Millionen Euro jährlich zur finanziellen Unterstützung der weidetierhaltenden Betriebe und die Einführung einer Weidetierprämie.

Landwirtschaftsfremde Investoren sollen von Agrarsubventionen ausgeschlossen werden. Ortsansässigen Landwirtinnen und Landwirten ist durch Anpassung des Bodenrechts der Zugang zu Boden zu ermöglichen. Dazu gehört die Schaffung preislich stabiler und vor Aufkauf sicherer Pachtverhältnisse, die jegliche Möglichkeiten zur Spekulation ausschließen. Vielmehr sind klare Mechanismen zum Schutz des Bodeneigentums vor Spekulation zu formulieren, um daraus entstehende Flächenkonkurrenz dauerhaft zu vermeiden und damit auch kleinere Betriebe in ihrer Existenz langfristig zu sichern. Eine Änderung der Grunderwerbssteuer sorgt zusätzlich dafür, dass Anteilskäufe im Bodenmarkt – sogenannte share deals – stärker reguliert werden. In Zusammenarbeit mit den Ländern sind Strategien zu erarbeiten, wie landwirtschaftliche Nutzflächen zunehmend in die öffentliche Hand als „neue Allmende“ überführt und von ihnen unter sozial-ökologischen Auflagen langfristig an ortsansässige Landwirtschaftsbetriebe verpachtet werden können. BVVG-Flächen sind unverzüglich an die Länder zu übertragen. Boden ist keine Ware, sondern Lebensgrundlage!

Tierhaltung

Um auf maximal 1,5 Großvieheinheiten (1 GV entspricht 1 Rind, 8 Schweinen oder 320 Legehennen) pro Hektar auf Landkreisebene bis 2030 zu kommen, braucht es nicht nur eine Umverteilung der Tierbestände von viehintensiven in vieharme Regionen, sondern auch eine Abstockung der Tierbestände insgesamt. Das sorgt zum einen für weniger Gülle am Standort, weniger Transporte von Gülle, Futtermitteln und Fleisch und kann für mehr Tierwohl genutzt werden.

Viehreiche Regionen stehen damit vor einschneidenden Veränderungen. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE fordert 50 Millionen Euro jährlich für eine soziale Abfederung in betroffenen Betrieben, angemessene Umstiegszeiten und vor allem eine kostenfreie Beratung. Um lagerungsbedingte Emissionen aus Gärresten und Gülle zu vermeiden, sollen diese in bestehenden Biogasanlagen energetisch genutzt werden. Dazu bedarf es einer konsequenten Ausrichtung des Erneuerbaren-Energien Gesetzes (EEG) auf den Umbau von bestehenden Biogasanlagen, auf nachhaltige Biomassenutzung und Systemdienstleistung.

Pflanzenbau

Pestizid- und Düngereinsatz soll kontrolliert und gezielt erfolgen. Die Anwendung von Wirkstoffen, die Natur, Tier und Mensch schädigen, muss verboten werden. Das betrifft beispielsweise Glyphosat und Neonikotinoide. Das Zulassungsverfahren für Pflanzenschutzmittel soll transparent und unabhängig sein. Kurz- und langfristige Wirkungen auf Mensch und Natur sind zu berücksichtigen. Die Zulassung darf nicht aufgrund von Herstellerstudien erfolgen. Fruchtfolgen mit hohem Leguminosenanteil (stickstoffbindende Pflanzen) reduzieren den Düngemitteleinsatz. Beim Mineraldünger können so ein bis zwei Tonnen CO_2-Äquivalent eingespart werden. Eine Deckelung der Stickstoffüberschüsse auf 50 Kilogramm Stickstoff pro Hektar spart zusätzlich 4,89 Millionen Tonnen Emissionen. Der heimische Eiweißfutterpflanzenanbau von beispielsweise Leguminosen muss auch deshalb gefördert werden, um die Sojaimporte aus Übersee zu beenden.

Ökolandbau als eine emissionsärmere Landwirtschaftsform soll bis 2030 auf mindestens 25 Prozent steigen. Dazu braucht es eine Aufstockung der Förderung von Ökologischem Landbau sowie ein umfassendes Maßnahmenpaket von Bund und Ländern im Umfang von insgesamt 35 Millionen Euro jährlich. Durch den Ausbau des Ökolandbaus können jährlich bis zu vier Millionen Tonnen Treibhausgase eingespart werden. Eine unabhängige Forschung und Evaluation zu alternativer Boden- und Pflanzenbearbeitung ist auszubauen, um einerseits klimaangepasste, boden- und umweltschonende Ergebnisse zu fördern, und andererseits den Einsatz von chemisch-synthetischen Pflanzenschutzmitteln überflüssig zu machen oder zu ersetzen. Der Mehraufwand für die Anschaffung oder Aufrüstung landwirtschaftlicher Maschinen ist den Landwirtinnen und Landwirten zu ersetzen.

Schul- und Selbsterntegärten sowie urbane Landwirtschaft sollen gefördert und unterstützt werden. Agrargenossenschaften, aber auch Formen der Solidarischen

Landwirtschaft sowie Erzeuger- und Vermarktungsgemeinschaften, die demokratisch organisiert und regional verankert sind, sind auch aufgrund ihrer sozialen Ausrichtung besonders zu unterstützen. Aber auch der Aufbau und der Erhalt von organischen Kohlenstoffvorräten im Boden ist ein klimarelevanter Faktor. Durch Zwischenfruchtanbau, eine verbesserte Fruchtfolge, besonders klimaschonende Anbaukulturen wie zum Beispiel Hanf, agrarökologische Verfahren, Umwandlung von Ackerland zu Grünland und Agroforst-Systeme (Landnutzungssysteme, bei denen Gehölze mit Ackerkulturen und/oder Tierhaltung auf einer Fläche kombiniert werden) kann dies erreicht werden. Schätzungen zufolge können dadurch bis zu 2,2 Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr gespeichert werden. Eine Vergrößerung des Dauergrünlands und der Moorflächen bietet weitere Minderungspotentiale von bis zu zehn Millionen Tonnen. Damit Landwirtinnen und Landwirte Wasser auf der Fläche halten, müssen Nutzpflanzen nasser Standorte wie Schilf und Torfmoos beihilfefähig werden. Darüber hinaus spielt der Wald mit der Bindung von jährlich etwa 50 Millionen Tonnen CO_2 eine wichtige Rolle für den Klimaschutz.

Wald- und Entwicklungspolitik

Damit diese wichtige Senke erhalten bleibt, brauchen wir einen gesetzlich verankerten Waldumbau hin zu einer naturgemäßen Waldbewirtschaftung von Mischwäldern mit einer vielfältigen Altersstruktur und einer Durchmischung von möglichst heimischen Baumarten. Dazu werden ausreichend und gut bezahlte Forstleute gebraucht. Bis 2030 sind fünf Prozent der Waldfläche als Naturwald zu schützen. Diese Anstrengung wollen wir mit 20 Millionen Euro jährlich über einen Zeitraum von zehn Jahren über den Bundeshaushalt fördern. Agroforstsysteme sind mit zwei Millionen Euro jährlich über einen Zeitraum von zehn Jahren über den Bundeshaushaushalt zu fördern.

In der Entwicklungszusammenarbeit muss die Unterstützung einer zerstörerischen, klimafeindlichen industriellen Landwirtschaft, wie sie insbesondere auch die Entwicklungsbanken betreiben, umgehend beendet werden. Stattdessen sind nachhaltige Produktionsweisen, wie etwa agrarökologische Verfahren, verstärkt zu fördern. Die landwirtschaftliche Ausbildung und Beratung ist auf eine nachhaltige und regionale Produktion, die sozial, ökonomisch und ökologisch funktioniert, zu orientieren.

3. Weniger Fleisch und Milch – gut für Klima und Gesundheit

Produkte tierischer Herkunft sollten die Wertschätzung erfahren, die sie verdienen. Aktuell wird Milch oft zu Dumpingpreisen verramscht, Fleisch ebenso. Irreführende Werbung und Produktaufmachung verschleiern die Produktionsbedingungen, die für Tiere und Natur verheerend sind. Demgegenüber sind frisches Obst und Gemüse, die Hauptbestandteile einer gesunden und nachhaltigen Ernährung sein sollten, oft teuer und für einige Menschen unerschwinglich. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE will, dass es in allen Schulen und Kindertagesstätten eine kostenfreie, nachhaltige und gesunde Verpflegung gibt, wie sie bereits in Finnland verwirklicht ist. Die Bundesregierung muss dies jährlich mit sechs Milliarden Euro fördern.

Wir setzen uns für eine Reduzierung des Fleischkonsums um ein Viertel bis 2030 ein. Das ist gesünder und reduziert Treibhausgase um 3,1 Millionen Tonnen. Tierische Produkte nur zu verteuern würde die soziale Spaltung vergrößern. Die Verbraucherinnen und Verbraucher sollen vielmehr durch positive Anreize dazu motiviert werden, weniger, aber dafür hochwertigere Produkte zu konsumieren. Dafür bedarf es eines gesamtgesellschaftlichen Ansatzes auf allen Ebenen: Werbung, Aufklärung und klimafreundlichere Standards beim Nahrungsmittelangebot.

Alle Menschen müssen sich gute Produkte leisten können. Dafür sind Löhne und Sozialleistungen deutlich zu erhöhen, flächendeckend gute Tarifverträge zu garantieren und übermäßige Profite innerhalb der Lieferkette zu vermeiden. Wir fordern eine Verbesserung des Zugangs zu gesundem Obst und Gemüse durch eine auf null reduzierte Mehrwertsteuer für diese Produkte.

Die Bundestagsfraktion DIE LINKE will, dass die Gemeinschaftsverpflegung Vorbilder bietet für eine gesunde und nachhaltige Ernährung: in Schulen, Kitas, Betrieben, Krankenhäusern, Pflegeheimen und Universitäten. Wichtig ist das tägliche Erleben, etwa wenn Kinder und Jugendliche, aber auch Erwachsene in Schulen und Kitas sowie in örtlichen Land- und Stadtteilinitiativen gemeinsam fleischlos, frisch und gesund kochen. Trinkwasserspender sollten in allen Einrichtungen und auf der Straße in Stadt und Land zur Verfügung stehen, um klimaschädliche Flaschen zu vermeiden.

4. Lebensmittel gehören nicht in den Müll

Maßnahmen gegen Lebensmittelverschwendung dürfen sich nicht nur auf die Verwertung von Lebensmittelresten beschränken. Vielmehr ist die Vermeidung von Lebensmittelabfällen in der Produktionskette besonders wichtig. Dazu bedarf es einer kritischen Auseinandersetzung mit der Frage des Wettbewerbs- und Kostendrucks bei der Erzeugung von Lebensmitteln. Durch verbindliche Zielmarken in allen Wertschöpfungsstufen (Landwirtschaft, Verarbeitung, Handel, Außer-Haus-Verpflegung, Privathaushalte) muss die Lebensmittelverschwendung bis 2030 halbiert werden. Mit einer Halbierung der Lebensmittelabfälle sind mehr als sechs Millionen Tonnen Treibhausgase zu vermeiden.

Handelsnormen müssen hinterfragt und rein optische Qualitätsanforderungen für Nahrungsmittel abgeschafft werden. Die Optik von Obst und Gemüse darf kein Abnahmekriterium im Handel sein. Die energetische Nutzung verzehrfähiger Lebensmittel sollte nur in Ausnahmen erlaubt sein.

Die Entsorgung noch verzehrfähiger Lebensmittel ist zu verbieten. Nahrungsmittel, die nicht mehr verkäuflich, aber noch genießbar sind, müssen Einrichtungen zur kostenfreien Abgabe zur Verfügung gestellt werden. Die Aneignung entsorgter Lebensmittel („Containern“) sollte ab sofort straffrei sein.

Der Lebensmitteleinzelhandel muss einer Pflicht zur Reduktion des Verpackungsmülls unterliegen. Um den Verbraucherinnen und Verbraucher bedarfsgerechtes

Einkaufen zu ermöglichen, sind zunehmend lose statt abgepackte Waren anzubieten, ohne dass die Produkte dadurch teurer werden. Maxi-Portionen dürfen nicht billiger sein als kleine Abpackungen.

Kapitel 5
CO_2-BEPREISUNG:
Vorfahrt für Ordnungsrecht & Förderpolitik

1. **Ordnungsrecht und Förderpolitik haben Vorfahrt**
   CO_2-Preise machen nur dort Sinn, wo sie eine hohe Klimaschutzwirkung bei geringer negativer Verteilungswirkung haben. Vielfach sind gesetzliche Vorgaben und Fördergelder sinnvoller.
2. **Strompreise verringern**
   Durch Abschaffung der Stromsteuer und Minderung der EEG-Umlage kann der Strompreis gesenkt und die Energiewende sozialer gestaltet werden. Niedrigere Strompreise unterstützen zugleich die Ablösung von fossilen Kraft- und Brennstoffen in anderen Sektoren durch Anwendungen, die mittels Ökostrom betrieben werden.
3. **Geplanter Emissionshandel für Verkehr und Wärme unsozial oder unwirksam**
   Das von der Bundesregierung geplante nationale Emissionshandelssystem für Wärme und Verkehr ist ein Placebo, welcher kaum ökologisch steuern wird, dafür aber wirksame Klimaschutzmaßnahmen verhindert.
4. **CO_2-Mindestpreise für Kraftwerke und Industrie machen Sinn**
   Als Ergänzung für einen zu beschleunigenden ordnungsrechtlichen Kohleausstieg können CO_2-Mindestpreise die Energiewende unterstützen ohne soziale Schieflagen zu erzeugen.

Eine wirksame Klimaschutzpolitik braucht weitgehende ordnungspolitische Schritte, wenn die Treibhausgas-Reduktionsziele bis 2030 und letztlich das 1,5-bis 2-Grad-Ziel noch erreicht werden soll. Ordnungspolitik – inklusive klarer Verbote, Gebote und Mengenbegrenzungen – spielt in der aktuellen Klimadiskussion allerdings eine zu geringe Rolle. Sowohl Bundesregierung als auch Teile der Industrie sind stattdessen sehr bemüht, die Einführung von CO_2-Preisen als marktkonforme Mittel in den Vordergrund zu rücken. Mit dem Klimaaktionsplan 2030 hat das Bundeskabinett ein nationales Emissionshandelssystems für die Sektoren Wärme und Verkehr beschlossen. Durch diese Fokussierung auf einen vermeintlich „weichen“ CO_2-Preis wollen sie von den notwendigen, harten ordnungspolitischen Schritten ablenken.

Die Bundestagsfraktion DIE LINKE steht einer ideologisch überhöhten Problemlösungskompetenz von Märkten skeptisch gegenüber. Zum einen kann es keinen „richtigen Preis“ für die Zerstörung von Lebensgrundlagen geben. Zum anderen wird durch jede Bepreisung eine Selektion nach Kaufkraft vorgenommen: Wer es sich leisten kann, der kann sich die Lebensgrundlagen anderer aneignen. Darüber hinaus eignen sich CO_2-Preise zum Umsteuern vielfach viel weniger als Ordnungsrecht und Fördermaßnahmen.

Aus den genannten Gründen lehnen wir die Fokussierung auf das marktkonforme Instrument CO_2-Preis als zentrales Klimaschutzinstrument ab. Nichtsdestotrotz müssen die von der heutigen Preisgestaltung ausgehenden erheblichen falschen Anreize zulasten von Klima und Umwelt korrigiert werden.

Im Ergebnis kann die Bundestagsfraktion DIE LINKE einer CO_2-Bepreisung daher nur unter drei Bedingungen eine positive Rolle im Klimaschutz zuweisen.

1. Ein CO_2-Preis darf nur ein Feinsteuerungs-Instrument am Ende der ordnungspolitischen Maßnahmenkette sein, das Hauptgewicht muss hingegen auf öffentlichen Investitionen und gesetzlichen Ge- und Verboten liegen.
2. Eine CO_2-Bepreisung muss durch eine finanzielle Kompensation so ausgestaltet sein, dass die untere Hälfte der Einkommensbezieher in Deutschland dadurch netto nicht belastet wird. Dies muss auch für kleinere einkommensschwächere Gruppen gelten, da Härtefallregelungen in der Regel sehr schwer zu adressieren sind.
3. Der CO_2-Preis muss geeignet sein, in naher Zukunft eine relevante Lenkungswirkung zu erzielen.

Im Folgenden werden die Eckpunkte einer sozial ausgewogenen CO_2-Bepreisung skizziert:

1. Zum 1. Januar 2020 sollte ein nationaler CO_2-Mindestpreis von 30 Euro/t CO_2 für Anlagen im EU-Emissionshandelssystem (ausschließlich Sektoren Energiewirtschaft und Industrie) eingeführt werden, welcher in Verhandlungen mit den „Stromnachbarn“ Deutschlands schnellstmöglich als länderübergreifender regionaler CO_2-Mindestpreis etabliert wird und im Zeitverlauf steigt.
2. Im Gegenzug zum CO_2 Mindestpreis für die Emissionen von Kraftwerken und Industriebetrieben wird die Stromsteuer abgeschafft und die EEG-Umlage abgesenkt.
3. Einen CO_2-Preis für die Sektoren Wärme und Verkehr lehnen wir für die nahe Zukunft ab, sei es durch eine CO_2-Steuer oder durch ein nationales Emissionshandelssystem, wie es nun die Bundesregierung vorsieht.
4. Stehen Bürgerinnen und Bürgern im Verkehrs- und Wärmebereich irgendwann ausreichend umweltfreundliche und bezahlbare Alternativen zur Verfügung, sollte ein CO_2-Preis für diese Sektoren als Ergänzung zu ordnungspolitischen Vorgaben und Fördermaßnahmen geprüft werden. Ein „Ökobonus-System“, also die Rückzahlung der Einnahmen aus der CO_2-Bepreisung von Kraft- und Brennstoffen an die Konsumenten, sowie zielgenaue und umsetzbare Härtefallregelungen wären dafür eine Voraussetzung.

Mit diesem Fahrplan machen wir Strom für die Bürgerinnen und Bürger preiswerter, obgleich es eine deutliche Lenkungswirkung zu mehr Klimaschutz im Stromsektor und der Industrie geben wird. Denn Kraftwerksbetreiber und Industrie werden umso stärker belastet, wie sie dreckige Energieträger einsetzen. In den Bereichen Wärme

und Mobilität hätte hingegen selbst ein höherer CO_2-Preis zunächst kaum Lenkungswirkung, trotz der momentan debattierten Rückzahlungsmodelle aber relevante Umverteilungseffekte zu Lasten eines Teils der Bürgerinnen und Bürger. Hier wirken heute und in naher Zukunft zusätzliche Maßnahmen per Ordnungsrecht und Fördergelder zielgenauer und sozialer. Erst wenn Busse und Bahnen, die Versorgung mit Ladepunkten für E-Mobilität oder auch alternative Wärmeversorgungssysteme im erforderlichen Umfang (auch im ländlichen Raum) zur Verfügung stehen beziehungsweise bezahlbar sind, könnten CO_2-Preise in diesen Sektoren zusätzliche Anreize zum umweltfreundlichen Umstieg bieten.

Abschaffung der Stromsteuer und Minderung der EEG-Umlage entlastet Endkunden

Unsere Forderung nach einer Absenkung der Stromsteuer auf den europäischen Mindeststeuersatz (also von 2,05 Cent/kWh auf 0,1 Cent/kWh) hätte bei Umsetzung zur Folge, dass - rechnerisch und isoliert betrachtet - der Endkundenpreis um den Betrag von knapp 2 Cent/kWh sinken würde. Der gleichzeitige leichte Anstieg des Großhandelspreises infolge des CO_2-Preises ist dagegen marginal. Bei den von uns geforderten zunächst 30 Euro je Tonne CO_2 wäre - wieder isoliert betrachtet - ein Anstieg des Großhandelspreises für Strom von etwa 0,4 bis 0,5 Cent kWh gegenüber einem Referenzszenario mit einem CO_2-Preis von nur 15 Euro je Tonne CO_2 (Durchschnittspreis in 2018) zu erwarten.

Die Änderung des Großhandelspreises ist aber zu unterscheiden von der Änderung des Endkundenpreises. Nur dieser ist für die Verbraucherinnen und Verbraucher relevant. Und dieser Endkundenpreis steigt deutlich weniger an. Der Grund liegt darin, dass die im Endkundenpreis enthaltende EEG-Umlage methodisch bedingt aufgrund des steigenden Großhandelspreises sinkt. Ein CO_2-Mindestpreis von 30 Euro führt zu einem Aufschlag für Endkunden 0,12 bis 0,2 Cent je Kilowattstunde. Dem gegenüber steht in unserem Konzept, die Absenkung der Stromsteuer in einem viel größeren Volumen. Unter dem Strich würde dadurch netto für jeden Stromkunden im (nichtprivilegiertem) Endverbrauch der Endkundenpreis um 1,88 Cent/kWh sinken.

Der Endkundenpreis könnte weiter gesenkt werden, wenn zumindest Teile der EEG-Vergütungen an Ökostrombetreiber aus dem Bundesetat finanziert werden würden, und so die EEG-Umlage vermindert würde. Das sollte für jenen Teil der 20 Jahre in der Höhe unveränderlich zu zahlenden EEG-Vergütungen gelten, die immer noch an die ersten Jahrgänge von Windkraftanlagen und Solaranlagen fließen. Seinerzeit waren sie sehr teuer, das EEG-Umlagesystem fungierte quasi als Technologie-Entwicklungsförderung. Als solches wäre es aber Aufgabe des Bundesetats gewesen, die Finanzierung zu übernehmen. Das wollen wir korrigieren.

Nicht zuletzt würde ein gesunkener Strompreis dem zugutekommen, was unter dem Namen „Sektorkopplung“ (siehe Kapitel 4.1) dafür sorgen soll, dass vormals fossil befeuerte Prozesse und Mobilitätsanwendungen schrittweise mit Ökostrom oder wasserstoffbasierten Brennstoffen betrieben werden. Ein hoher Strompreis im Vergleich zu relativ niedrigen Preisen für fossile Brennstoffe behindert dies zunehmend.

Fazit: Im Strommarkt ist es möglich, mit Sicherheit für jeden Verbraucherin und jeden Verbraucher den erheblichen Klimaschutzeffekt des CO_2-Preises sozial abzufedern, ja sogar zu überkompensieren, und zwar für jede Kilowattstunde - anders als bei einer CO_2-Bepreisung im Wärme- oder Mobilitätssektor. Unser Ökopaket für den Stromsektor ist also zugleich ein Sozialpaket.

Warum keine CO_2-Preise für die Sektoren Wärme und Mobilität?

Die weit überwiegende Anzahl von Haushalten würde durch die unterschiedlichen CO_2-Steuer-Konzepte für die Bereiche Wärme und Mobilität entlastet werden, sofern diese Konzepte Rückzahlungsmodelle an die Verbraucherinnen und Verbraucher vorsehen. Den Kostenanstiegen für Heiz- und Kraftstoffe würde ein jährlich jedem Bürger ausgezahlter „Klimabonus“ gegenüber stehen.

Wir sprechen uns trotzdem - auch aus verteilungspolitischen Erwägungen – gegen eine CO_2-Bepreisung in den Sektoren Wärme und Mobilität aus. Denn es gibt es eine kleine Gruppe von Betroffenen, die unter dem Strich dennoch draufzahlen würden. Beispielhaft steht dafür die in einem schlecht gedämmten Haus allein auf dem Land lebende Armuts-Rentnerin mit Ölheizung, die zwei Mal die Woche mit dem Auto in die Kreisstadt zum Arzt muss. Diese Gruppe würde trotz „Klimabonus“ draufzahlen, je nach Szenario zum Teil erheblich. Eine Härtefallreglung wäre nur schwer oder mit großem bürokratischem Aufwand treffsicher ausgestaltbar.

Ebenso einschneidend ist die Tatsache, dass die ökologische Lenkungswirkung einer CO_2-Bepreisung in den Sektoren Wärme und Mobilität in Frage steht. Im Wärmebereich wären etwa 80 Euro und im Mobilitätsbereich weit über 100 Euro je Tonne CO_2 notwendig, um erste spürbare Lenkungswirkungen über dieses Instrument zu erreichen. Solch hohe CO_2-Preise würden aber die genannten sozialen Verwerfungen für einen Teil der Bevölkerung weiter verstärken. Für zielgenauer und sozialer halten wir darum ordnungsrechtliche Maßnahmen, etwa das Aus des Verbrennungsmotors für Neuwagen ab 2030, ein Tempolimit, ein Verbot des Neueinsatzes von fossilen Heizungen, strengere Effizienzvorschriften für Neubauten etc. sowie entsprechende Förderprogramme bzw. Haushaltsumschichtungen zu Gunsten etwa von Bahn, ÖPNV und warmmietenneutraler Gebäudesanierung.

Fast alle dieser Maßnahmen können überdies unmittelbar in Angriff genommen werden bzw. bereits heute Infrastrukturentscheidungen in Zukunftstechnologien auslösen, was angesichts der enormen Handlungslücke im Verkehrs- und Gebäudesektor ein großer Vorteil gegenüber CO_2-Preisen ist. Die meisten Konzepte, die der CO_2-Bepreisung den Vorrang vor der Ordnungspolitik einräumen, sehen hier schließlich aus Gründen der Akzeptanz einen schrittweisen Anstieg der CO_2-Preise vor, die erst in vielen Jahren Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen im Gebäudesektor bzw. eine zukunftsfähige Mobilität rentabel machen würden. Doch dafür bleibt keine Zeit.

Ein schrittweiser CO_2-Preisanstieg würde momentan vor allem eins bewirken: Für jene, denen sich keine Alternative bietet, drückt er aufs verfügbare Einkommen, insbesondere jenen, bei denen derzeit nicht nur die ÖPNV-Anbindung schlecht ist, sondern auch das Haus unsaniert, das Heizsystem alt und das Sparbuch leer. Darum: Erst wenn Ordnungsrecht und Förderpolitik es schaffen, die umweltfreundlichen Alternativen in Gang zu bringen, wäre später auch ergänzend ein mit einem Ökobonus gekoppelter CO_2-Preis für Heiz- und Brennstoffe überlegenswert.

Gigantischer Placebo: Nationaler Emissionshandel für Wärme und Verkehr

Ein nationales Emissionshandelssystem für CO_2-Emissionen in den Sektoren Verkehr und Wärme (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG), wie es die Bundesregierung mit ihrem Klimaschutzprogramm 2030 einführen will, ist entsprechend ebenso abzulehnen. Es gibt dafür aber noch mehr Gründe:

Die Union und Industrieverbände haben für das neue System aus durchsichtigen Gründen gestritten. Zunächst richtet es sich gegen den von Umweltorganisationen unterstützen Plan des Bundesumweltministeriums, erstmals Minderungsziele für das Jahr 2030 für die einzelnen Sektoren der Wirtschaft festzulegen und im künftigen Klimaschutzgesetz zu verankern (näheres siehe Kapitel 4.1). Systematisch stehen solche Sektorziele in Konkurrenz zu Emissionshandelssystemen, bei denen der Markt entscheiden soll, wer wo Treibhausgase einspart. Der Plan, einen nationalen Emissionshandel zum Sargnagel für die Sektorziele zu machen, ist zwar nicht aufgegangen, die SPD konnte dies abwehren. Dafür sieht das Klimaschutzgesetz aber vor, die Sektorziele gegebenenfalls anzupassen. Man muss kein Prophet dafür sein, vorauszusagen, dass unter Druck geratene Ressorts - etwa der Verkehrsbereich (siehe Einleitung zu Kapitel 4) - diesen Joker ziehen werden, um die Sektorziele irgendwann zu Fall zu bringen. Das BEHG wird dafür die argumentative Grundlage bilden.

Selbstverständlich soll der nationale Emissionshandel auch dazu dienen, wirksamen ordnungspolitischen Entscheidungen im Bereich Wärme, aber vor allem bei der Mobilität, aus dem Weg zu gehen, insbesondere unpopulären. Darüber hinaus braucht die Konzipierung, Datenerhebung und Einführung des Systems nach Expertenauffassung mindestens drei bis fünf Jahre, um rechtssicher ausgestaltet zu werden. Dann aber wäre er hochkomplex und – auch das lehrt die Geschichte des Europäischen Emissionshandels – im Prozess seiner Aufsetzung sehr anfällig für Lobbyinteressen der Wirtschaft.

Eine weitere Gefahr für den Klimaschutz besteht in der vorgesehenen späteren Einbindung des BEHG ins Europäische Emissionshandelssystem. Somit könnten bereits existierende Probleme des Europäischen Emissionshandels auch den Mobilitäts- und Wärmebereich infizieren, beispielsweise der noch einige Jahre existierende gigantische Überschuss an Zertifikaten, die – zumindest ohne CO_2-Mindestpreis – zum erneuten Preisverfall führen könnten.

Die angedachte Einbindung in den Europäischen Emissionshandel hätte ferner einen einheitlichen CO_2-Preis zur Voraussetzung. Der würde sich dann aber voraussichtlich deutlich unter den oben genannten Wirkungsschwellen für die Bereiche Wärme und Mobilität bewegen. Für die Sektoren Wärme und Mobilität könnte dies weitere Verzögerungen für effektive Klimaschutzmaßnahmen bedeuten.

CO_2-Mindestpreis für Kraftwerke und Industrie sichert den ordnungsrechtlichen Kohleausstieg ab und pusht mehr Effizienz im Industriesektor

In der Vergangenheit hat der EU-Emissionshandel (ETS) komplett versagt, die Fraktion DIE LINKE hat ihn stets hart kritisiert. Mittlerweile aber beginnen die aufgrund von ETS-Reformen drastisch angestiegenen CO_2-Preise tatsächlich zu wirken, ältere Braunkohlemeiler regeln immer öfter ab.

Die Gefahr aber bleibt, dass die ETS-Zertifikatspreise wieder vom gegenwärtigen Niveau von über 25 Euro je Tonne CO_2 abfallen. Denn viele Analysten halten die Höhe gegenwärtig für spekulationsgetrieben – die real immer noch vorhanden Überschüsse an ungenutzten Zertifikaten aus vergangenen Handelsperioden (EU-weit 1,6 Milliarden) geben sie eigentlich nicht her. Solcherart Preisblasen existierten schon mehrmals in der Geschichte des EU-Emissionshandels – sie platzten letztlich immer wieder. Darum ist es wichtig, für Stromsektor und Industrie nationale bzw. regionale CO_2-Mindestpreise einzuführen, parallel zu ordnungsrechtlichen Abschaltungen (siehe Kapitel 4.1). Der CO_2-Mindestpreis kann zudem zuverlässig verhindern, dass es zu höheren Auslastungen der nach Abschaltungen jeweils verbliebenen Braunkohlemeiler kommt. Je nach Höhe und jeweiligen Brennstoffpreisen kann er auch zusätzliche Emissionsminderungen im Kohlebereich erzwingen.

Im Industriebereich kann der CO_2-Preis Effizienzmaßnahmen anreizen, die ohne diesen Preis unrentabel wären. Gleichwohl ersetzt er hier weder Effizienzvorgaben, etwa über die Umsetzung einer zu erweiternden EU-Ökodesign-Richtlinie oder einer reformierten EU-Energieeffizienz-Richtlinie, noch Förderprogramme für die Dekarbonisierung jener Industriebereiche, die sehr hohe CO_2-Vermeidungskosten haben (etwa Stahlindustrie, siehe Kapitel 4.3).

Konkret schlagen wir einen nationalen CO_2-Mindestpreis von 30 Euro/t CO_2 für Anlagen im EU-Emissionshandelssystem (ausschließlich Sektoren Energiewirtschaft und Industrie) vor. Dieser sollte in Verhandlungen mit den „Stromnachbarn" Deutschlands schnellstmöglich als länderübergreifender regionaler CO_2-Mindestpreis etabliert werden und im Zeitverlauf steigen. Die Bundesregierung will einen CO_2-Mindestpreis hingegen nur europaweit. Sie weiß, dass dies unrealistisch ist – über diese Scheinforderung will sie ihn verhindern.

Kapitel 6
INTERNATIONALE SOLIDARITÄT:
Fairer Welthandel statt Ausbeutung und Raubbau

1. **Für eine völlig andere Handelspolitik**
   Statt Unternehmen dabei zu unterstützen, billige Arbeitskräfte und profitable Absatzmärkte auf dem ganzen Globus zu erschließen, müssen regionale Wirtschaftskreisläufe gestärkt werden. Soziale und ökologische Standards müssen verbindlich in allen Handelsabkommen und festgehalten werden. Internationale Handelsabkommen sind neben den allgemeinen sozialen und wirtschaftlichen Kriterien auch danach zu bewerten, inwieweit sie den globalen CO_2-Ausstoß zusätzlich erhöhen.
2. **Wissens- und Technologietransfer in den globalen Süden**
   Für gerechte Handelsbeziehungen braucht es einen abgesicherten Wissenstransfer von entwicklungsförderlichen (Klima-)Technologien, damit die Länder des Südens ihre soziale und wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig vorantreiben und an einer regionalen Wertschöpfung teilnehmen können.
3. **Nachhaltigkeit der Rohstoffe für die Energie- und Mobilitätswende**
   Die Rohstoffe für die Energie- und Mobilitätswende müssen sozial und ökologisch nachhaltig beschafft und gerecht bezahlt werden. Um Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung in den abbauenden Ländern entgegenzuwirken, sind ein Lieferkettengesetz und ein Unternehmensstrafrecht erste wichtige Schritte.

In unserem vorherrschenden Wirtschaftssystem wird Wohlstand mit immer mehr und größeren Straßen, Gebäuden Industrie- und Konsumgütern gleichgesetzt. Zudem ist die Wirtschaft in Deutschland sehr stark exportorientiert. Für diese wachstumsorientierte Produktion gibt es hier allerdings wenig Bodenschätze, sodass sie auf den Import von Rohstoffen aus anderen Ländern angewiesen ist. Zentral dabei ist, dass die Beschaffung von Rohstoffen unter menschenwürdigen Bedingungen erfolgt, also akzeptable Arbeitsbedingungen, Zulassung von Gewerkschaften, gute Löhne und soziale Absicherung gewährleistet sind.

Der Aufstieg der westlichen Industrieländer begann auch mit der Ausbeutung von Menschen und Rohstoffen im Globalen Süden. Nach der Kolonialzeit wurde die Ausbeutung durch neoliberale Handels- und Investitionsschutzabkommen fortgeführt. Die fragilen Volkswirtschaften der rohstoffabbauenden Länder wurden dem Weltmarkt immer schutzloser ausgesetzt. Freihandelsabkommen gestehen den Konzernen immer mehr Rechte zu, ohne sie jedoch zu Umwelt- und Menschenrechtsstandards zu verpflichten. Die steigende Konkurrenz um die

begrenzten Ressourcen schürt Konflikte, die zu Handels- oder sogar militärischen Kriegen führen (siehe Kapitel 7).

In ihrer Handelspolitik ignorieren die Europäische Union und die Bundesregierung die Interessen der Beschäftigten und eine eigenständige Entwicklung in den rohstoffproduzierenden Ländern. Dies ist nicht vereinbar mit den Menschenrechten und internationaler Solidarität. Darum brauchen wir jetzt eine Neuausrichtung der Handels- und Rohstoffpolitik.

Freihandel versus Klimaschutz

Im Zentrum des Freihandels steht das Ziel, Konkurrenz von Waren und Dienstleistungen global auszuweiten, Absatzmärkte und Arbeitskräfte über den Globus zugänglich zu machen und damit den Zugang zu natürlichen Ressourcen zu sichern und die Preise niedrig zu halten. Deutschland und die EU spielen dabei eine zentrale Rolle: Immer noch wird subventioniertes Hühnerfleisch nach Afrika verschifft, womit dort die Lebensgrundlage der örtlichen kleinbäuerlichen Landwirtschaft zerstört wird. Nordseekrabben werden in Marokko gepult, weil die Frauen dort schnell, billig und nicht gewerkschaftlich organisiert arbeiten. Waren, die genauso gut regional verkauft werden könnten, werden tausende Kilometer über Weltmeere geschifft. Schon jetzt ist der Frachtguttransport für 36 Prozent der CO_2 Emissionen des weltweiten Verkehrs verantwortlich.

Rund 90 Prozent des weltweiten Handels werden über den Seeweg abgewickelt. Dafür sind über 50.000 Frachtschiffe auf den Weltmeeren unterwegs. Die meisten dieser Schiffe fahren auch heute noch mit Schweröl, einem Abfallprodukt aus Raffinerieprozessen. An Land müsste Schweröl als Sondermüll entsorgt werden. Zwischen 2000 und 2017 hat sich der Seehandel nahezu verdoppelt. Bis 2050 erwartet die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) eine weitere Verdreifachung. Auch wenn der Transport per Containerschiff pro Tonnenmeile den geringsten CO_2-Ausstoß hat und es Bemühungen zur weiteren Reduktion gibt, führen die stark anwachsenden Handelsströme insgesamt zu einer Verschlechterung der Klimabilanz. Im Luftverkehr wird zwar nur ein kleiner Anteil des gesamten Welthandels befördert. Gemessen am Wert der beförderten Güter macht er allerdings rund ein Drittel aus. Mit weltweiten Wachstumsraten von rund fünf Prozent im Jahr wird der Luftverkehr einen immer größeren Anteil am weltweiten Treibhausgasausstoß haben. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel seit 2012 blieb ein zahnloser Tiger, weil auf Druck der USA und anderer Staaten internationale Flüge ausgenommen wurden. Auch weitere Abkommen (wie CORSIA) werden weitgehend wirkungslos bleiben, da sie nicht auf den Kern des Problems zielen: Das anhaltende Wachstum der Verkehrsströme.

Freihandel treibt nicht nur die Zahl der Transporte in die Höhe und erhöht den Wettbewerbsdruck auf Kosten des Klimas, er ermöglicht auch, dass dreckige Produktion ins Ausland verlagert wird, um inländischen Klimaschutzbestimmungen

zu entgehen („Carbon Leakage“). So steigen die Gesamtemissionen, wenn teure, aber sauberere inländische Produktion durch Importe aus billiger und schmutziger Produktion ersetzt werden. Das ist kontraproduktiv für den Klimaschutz und geht auf Kosten der Bevölkerung in den produzierenden Ländern.

Freihandelsabkommen behindern Klimaschutz: Internationale Klima- und Freihandelsabkommen stehen theoretisch gleichberechtigt nebeneinander, doch wo sie sich widersprechen, geht es zulasten des Klimaschutzes. Denn Klimaschutzmaßnahmen können grundsätzlich als Handelshemmnis eingestuft werden (vgl. JEFTA, Artikel 16.4 Abs. 5 oder CETA, Artikel 19.3 Absatz 2). Im Zweifelsfall entscheidet ein Investitionsschutzgericht, ob das der Fall ist. Kaum verwunderlich, dass ein großer Teil solcher Streitfälle von Bergbau- Öl- und Gaskonzernen eingebracht wird, um die Staaten, in denen sie Rohstoffe abbauen, zu schwächeren Umweltschutzauflagen zu zwingen.

In Freihandelsabkommen spielen Klimaschutz sowie hohe Arbeits-, Umwelt- und Verbraucherschutzstandards eine untergeordnete Rolle – Konzerne haben Vorfahrt. Zwar enthalten neuere Freihandelsabkommen der EU spezifische Kapitel zu Handel und nachhaltiger Entwicklung und sogar zum Klimaschutz (erstmals im Abkommen mit Japan, JEFTA). Es sind jedoch nur Absichtserklärungen oder Zielvereinbarungen ohne Durchsetzungsmechanismus und damit letztlich Augenwischerei.

In den EU-Freihandelsabkommen werden Ausfuhrbeschränkungen und -verbote allgemein untersagt, so dass der Handel mit fossilen Energieträgern ungehindert weitergeht. Eine Bevorzugung von Erneuerbarer Energien gegenüber fossilen Energieträgern wird u.a. durch das Konzept der „Technologieneutralität“ effektiv verhindert. So wird die Energiewende ausgebremst. Den Vertragsländern wird untersagt, ihre Märkte gegen Billigimporte aus der EU zu schützen oder Ausfuhrzölle oder -steuern zur Sicherung angemessener Rohstoffpreise zu erheben.

Konkret: Mit dem Freihandelsabkommen zwischen der EU und Kanada (CETA) hat sich der Export fossiler Treibstoffe und Öle aus Kanada von Oktober 2017 bis Juli 2018 um 45 Prozent erhöht. Mit der Gemeinsamen Erklärung der EU und der USA vom Juli 2018 hat die EU ihre Importe von verflüssigtem Erdgas (LNG) aus den USA um über 367 Prozent erhöht. Auch die EU-Importe von US-Sojabohnen stiegen innerhalb eines Jahres um fast 100 Prozent. Und das Mercosur-Abkommen befördert durch die Ausweitung von Quoten für Soja und Rindfleisch die Abholzung des Amazonas-Regenwaldes, der als natürliche Senke unverzichtbar für das Weltklima ist.

(Klima-)Gerechte Handelspolitik geht anders!

Wir brauchen eine völlig andere Handelspolitik! Handel muss den Bedürfnissen der Menschen gerecht werden und Umwelt und Klima erhalten. Insgesamt müssen deutlich weniger Waren über weite Strecken transportiert werden. Gerade bei Agrargütern wie Fleisch, die es sowohl im Import- als auch im Exportland gibt, wird die Absurdität offensichtlich.

Als weltweit größter Markt verfügt die Europäische Union sowohl über die politische Durchsetzungskraft als auch über das wirtschaftliche Gewicht, um neue Maßstäbe zu setzen. Das bedeutet:

- Als verpflichtende Leitprinzipien des deutschen Handels müssen die Achtung von Umwelt und Menschenrechten, der Respekt gegenüber indigenen Völkern und das Streben nach Ernährungssouveränität festgeschrieben werden.
- Keine Handelsverträge mit Ländern, die das Pariser Klimaabkommen nicht ratifiziert haben bzw. nicht umsetzen.
- Erlaubnis von Export- bzw. Importbeschränkungen bei Rohstoffen und Verankerung vorrangiger und durchsetzbarer Nachhaltigkeitsstandards und regionaler Wertschöpfung.
- Die Transportkosten müssen die wahren Kosten widerspiegeln. Dafür muss Kerosin und Schiffsdiesel auch für den internationalen Flug- und Schiffsverkehr besteuert werden. Wir brauchen ambitionierte Verträge und Forschungen, um den weltweiten Transport einzudämmen und seine CO_2-Emissionen mit neuen Technologien (z.B. Nutzung des Windes) bis 2030 deutlich zu senken und bis 2050 auf Null zu bringen. Für Seeleute müssen faire und menschenwürdige Arbeitsbedingungen durchgesetzt werden.
- Um Produktionsverlagerungen bei CO_2-intensiven Gütern zu verhindern, müssen Klimaschutzmaßnahmen durch Grenzausgleichsmaßnahmen (border adjustment measures) flankiert werden, solange keine Einigung auf Produktionsstandards möglich ist. Wenn ein Drittstaat weniger ambitionierte Klimaschutz-bestimmungen verfolgt, soll der Preisunterschied, der durch diese Ungleichheit bedingt ist, an den Grenzen der Europäischen Union entrichtet werden. Bis zur Einrichtung eines solchen Systems können Mitgliedsstaaten auch adäquate Entlastungen bei Umlagen und Abgaben von Exportunternehmen vornehmen, wie es bereits geschieht. Allerdings sind diese auf das absolut notwendige Maß zu reduzieren (siehe Kapitel 4.1).
- Deutsche Konzerne müssen verpflichtet werden, weltweit die bestehenden sozialen und ökologischen Standards (UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, ILO-Kernarbeitsnormen, etc.) einzuhalten. Die Nichteinhaltung muss über ein Unternehmensstrafrecht geahndet werden.
- Für gerechte Handelsbeziehungen braucht es einen abgesicherten Wissens-transfer von entwicklungsförderlichen (Klima-)Technologien, damit die Länder des Südens ihre soziale und wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig vorantreiben und an einer regionalen Wertschöpfung teilnehmen können.
- Wir setzen uns für einen Kompensationsfonds auf UN Ebene ein, der die Folgen von Klimawandel und Kolonialismus in den Ländern des globalen Südens abfedern soll.

Hungrig nach Rohstoffen

Unser auf ständiges Wachstum angelegtes Wirtschaftssystem fußt auf dem Abbau und der Verarbeitung von Rohstoffen. Nur so können wir Häuser, Straßen und Verkehrsmittel bauen, Strom erzeugen, Elektrogeräte, Kleidung und vieles weitere produzieren und unseren derzeitigen Konsum aufrechterhalten. So hat sich der weltweite jährliche Rohstoffverbrauch von Biomasse, mineralischen Rohstoffen und fossilen Brennstoffen zwischen 1980 und 2010 von unter 40 auf 80 Milliarden Tonnen mehr als verdoppelt. Dabei spielt Deutschland ganz vorne mit: Würde die ganze Welt so viel konsumieren wie wir, bräuchte es drei Erden. Während ein sozialökologisch verträglicher Verbrauch von Rohstoffen bei sechs Tonnen pro Kopf liegt, werden in Deutschland ganze 40 Tonnen verbraucht.

Die Aneignung von Rohstoffen aus den Ländern des Globalen Südens ist nach wie vor mit Menschenrechtsverletzungen verknüpft: Verletzung von Arbeitsrechten und den Rechten von indigenen Bevölkerungsgruppen, Kinderarbeit, Umweltzerstörung, Landgrabbing, Drangsalierung oder gar Mord. Hinzu kommen die Einschränkungen eigenständiger Entwicklungswege dieser Länder: Verlust der Souveränität und Kontrolle über die Verwendung der eigenen Rohstoffe und wirtschaftlicher Schlüsselsektoren, wie der eigenen Nahrungsmittelproduktion und viel zu geringen Steuereinnahmen. Hierdurch bleiben den Ländern kaum Spielräume zur Herstellung sozialer Sicherheit, etwa durch den Aufbau einer sozialen Basisinfrastruktur in Schlüsselbereichen wie Gesundheit und Bildung.

Um den Zugang zu Rohstoffen zu garantieren, hält die Bundesregierung deutschen Konzernen den Rücken frei. Das zeigt sich zum einen in ihrer Rohstoffstrategie von 2010 und zum anderen bei der mangelnden Umsetzung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den darin vorgesehenen menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten für Konzerne. Letztere werden aufgrund des ausschließlich auf Freiwilligkeit fußenden Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte in Deutschland nicht ansatzweise durchgesetzt.

Explodierende Nachfrage nach Rohstoffen für die Energiewende

Der erforderliche massive Ausbau erneuerbarer Energien und der Elektromobilität, also die Produktion von Solarzellen, Windrädern und Elektroautos wird die Nachfrage nach essenziellen Rohstoffen in die Höhe treiben. Der Bedarf an Rohstoffen für Windkraft und Solarenergie wird sich voraussichtlich verdoppeln und für Batterietechnologien sogar verzehnfachen. Laut Weltbank wird die verstärkte Nutzung von kohlenstoffarmen Technologien zu steigender Nachfrage bei Rohstoffen führen. Dazu zählen Aluminium, Chrom, Kobalt, Kupfer, Eisen, Lithium, Mangan, Nickel, die Platingruppenmetalle und Seltenen Erden sowie Silber, Titan und Zink. Dadurch wird der Druck auf die rohstoffexportierenden Länder noch mal massiv steigen. Erschwerend kommt hinzu, dass Unternehmen aus der Branche der erneuerbaren Energien menschenrechtliche Sorgfaltspflichten entlang der gesamten Produktions- und Lieferkette nicht ausreichend umsetzen.

**Bild Minenarbeit*

Fallbeispiel: Kobalt

Kobalt wird für die Herstellung von Dauermagneten für einige Arten von Windturbinen sowie von Lithium-Ionen-Batterien für Elektroautos benötigt. Während in einem Handy nicht mehr als zehn Gramm Kobalt stecken, werden für die Batterie eines Elektroautos bis zu zehn Kilogramm benötigt. 2017 stammten 67 Prozent des weltweit geförderten Kobalts, also 82.300 Tonnen, aus der von Bürgerkriegen zerrütteten Demokratischen Republik Kongo. Unzählige Berichte von Nichtregierungsorganisationen sowie Journalistinnen und Journalisten belegen systematische Menschenrechtsverletzungen und gravierende Umweltverschmutzung im kongolesischen Kobaltabbau. Dazu zählen Kinderarbeit, katastrophale Sicherheitsbedingungen, Korruption, die Vertreibung und Drangsalierung von indigenen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie die Verseuchung von Wasser und Böden. Besonders betroffen ist der unregulierte Kleinbergbau, der 14 bis 16 Prozent des Kobaltabbaus ausmacht. Auf dem Weltmarkt kommt das abgebaute Kobalt meist ohne vorherige Prüfung der Herkunft und Abbaubedingungen in Umlauf. Die Bundesregierung stellte daher selbst fest, dass sie Kinderarbeit für Elektroautos nicht ausschließen kann. Studien belegen, dass die abbauenden Konzerne ihre menschenrechtliche Verantwortung brutal vernachlässigen.

Rohstoffabbau – aber nicht zulasten von Mensch und Umwelt!

Statt ressourcenverschwenderischem Konsum und Konzernprofiten muss das Wirtschaften auf sparsamen Umgang mit Rohstoffen und Energie umgestellt werden. Für die nötige und überfällige Energie- und Mobilitätswende wollen wir viel stärker in Forschung und Entwicklung investieren, um eine rohstoffeffiziente Energiegewinnung, Mobilität und Produktion zu ermöglichen. Durch konkrete gesetzliche Maßnahmen (Lieferkettengesetz, Unternehmensstrafrecht) müssen Ausbeutung, Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung verhindert werden.

In die Rohstoffstrategie der Bundesregierung muss deshalb das Ziel aufgenommen werden, das Wachstum des Rohstoffverbrauchs zu stoppen und umzukehren. Es braucht eine Strategie zur sparsamen Verwendung von Rohstoffen sowie zur Förderung der Kreislaufwirtschaft (siehe Kapitel 4.3). Dazu gehören Auflagen und Strafen, die die Haltbarkeit von Produkten verbessern (z.B. Verlängerung von Garantieleistungen) und die Hersteller zur vollständigen Recyclingfähigkeit ihrer Produkte zwingen.

Auf Tiefsee- und Weltraumbergbau sowie den Abbau von Rohstoffen in der Arktis muss verzichtet werden. Die Bundesregierung muss auf internationaler Ebene auf entsprechende Abkommen drängen. Die Auswirkungen auf das globale Ökosystem sind unabsehbar.

Unternehmenshaftung für Menschenrechte

Um gegen Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung in den Abbauländern vorzugehen, müssen Konzerne in die Verantwortung für die komplette Lieferketten genommen werden. Darum muss ein Lieferkettengesetz auf den Weg gebracht werden, das menschenrechtliche Sorgfaltspflichten für deutsche Konzerne festlegt und Opfern von Menschenrechtsverletzungen die Möglichkeit gibt, in Deutschland zu klagen.

Zeitgleich benötigen wir ein Unternehmensstrafrecht, welches Unternehmen strafrechtlich haftbar macht und abschreckende Strafzahlungen beinhaltet. Bund, Länder und Kommunen müssen in der öffentlichen Beschaffung eine Vorreiterrolle einnehmen.

Lieferketten dürfen nicht nur national gedacht werden. Darum muss sich die Bundesregierung für die Verabschiedung einer EU-Lieferkettenverordnung einsetzen. Auch auf UN-Ebene muss sich Deutschland aktiv und produktiv in die Verhandlungen des Abkommens für Transnationale Konzerne und Menschenrechte (Binding Treaty) einbringen und sich dafür einsetzen, dass auch die EU den Prozess unterstützt.

Kapitel 7
KONFLIKTPRÄVENTION:
Klimaschutz ist Friedenspolitik

1. **Klimaschutz ist Friedenspolitik und Konfliktprävention**
   Die voranschreitende Erderhitzung verschärft weltweit Spannungen, die bereits wegen sozialer Konflikte oder religiös motivierter Auseinandersetzungen bestehen. Der Kampf um schwindendende fossile Ressourcen zieht ebenfalls weltweit Konflikte und Kriege nach sich. Der Umstieg auf regenerative Energiesysteme ist somit auch Friedenspolitik und Konfliktprävention.
2. **Abrüstung vermindert Klimagase**
   Das Militär gehört zu den großen Verursachern von Treibhausgas und vernichtet enorme Ressourcen. Abrüstung dient folglich auch dem Klima- und Ressourcenschutz.
3. **Rüstungsetats umwidmen**
   Aufrüstung bindet die Mittel, die für die Schaffung von Klimagerechtigkeit, für nachhaltige Entwicklung und Friedensförderung gebraucht würden.
4. **Außenpolitik klimagerecht ausgestalten**
   Im Zentrum der europäischen und deutschen Außenpolitik muss Friedenspolitik stehen sowie eine gerechte Verteilung und nachhaltige Nutzung der vorhandenen Ressourcen.

Klimawandel verschärft bestehende Konflikte

Die Durchschnittstemperatur der Erde könnte ohne energische Gegenmaßnahmen bis zum Ende des Jahrhunderts um 3,8 bis 7,8 Grad gegenüber vorindustriellen Niveau steigen – mit katastrophalen Folgen für Mensch und Natur. Das ist die zentrale Botschaft des fünften Sachstandsberichts des UN-Klimagremiums IPCC. Am Beispiel einer Erderwärmung um vier Grad macht der IPCC klar: Die weltweite Wasserverteilung wird sich dann so verschieben, dass ohnehin trockene Regionen noch trockener werden. Besonders dürregefährdet sind das südliche Afrika, der Südwesten der USA und die Mittelmeer-Region. Rund ein Drittel weniger Niederschläge werden südlich und östlich des Mittelmeers vorhergesagt. Was dies für die Sub-Sahara oder den Nahen Osten bedeuten würde, ist kaum auszumalen.

Die Flusssysteme des Nil und Ganges werden in einer Vier-Grad-Welt hingegen von jährlich doppelt so viel Wasser durchflossen wie heute. Meterhohe Dammbauten gegen Sturmfluten können sich vielleicht Deutschland oder Holland leisten, kaum jedoch Indien, Ägypten oder Bangladesch.

Neben den direkten Umweltauswirkungen wird eine deutliche Klimaerwärmung in armen Ländern schwere Konflikte nach sich ziehen, beispielsweise aufgrund notwendig werdender Umsiedlungen oder im Kampf um Wasser und Anbauflächen. Dass infolgedessen auch Spannungen verschärft würden, die bereits wegen sozialer Konflikte oder religiös motivierte Auseinandersetzungen bestehen, liegt auf der Hand. Aus dem Sahelland Mali etwa drängten vor Jahren Menschen bei Trockenheit Richtung Süden nach Côte d'Ivoire. Sie wurden dort konfrontiert mit der ivorischen Regierung, welche im Bürgerkriegsland rassistische Propaganda gegen Fremde schürte. Ähnlich in der westsudanesischen Krisenprovinz Darfur, wo sich Spannungen zwischen Ackerbauern und viehzüchtenden Nomaden verschärften, weil Wasser und Land immer knapper werden. Zwar hatte der monströse Krieg im Sudan in erster Linie politische Ursachen, doch ökologische Probleme hatten Bedingungen geschaffen, in denen es Brandstiftende leichter hatten, Gewalt zu entflammen.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich das Klima auch in der kenianischen Region Turkana County dramatisch erhitzt: Die Durchschnittstemperatur dort ist klimabedingt um zwei bis drei Grad Celsius angestiegen: Dürren werden länger, Flüsse trocken aus und selbst große Seen schrumpfen. Viele Afrikanerinnen und Afrikaner wurden durch die Auswirkungen des Klimawandels bereits gezwungen, in den Slums der Großstädte Zuflucht zu suchen. Migration innerhalb Afrikas oder nach Europa sind auch Folgen solcher Prozesse.

Verteilungskampf um schwindende Ressourcen

Der global ungebremst wachsende Ausstoß von Treibhausgasen steht im direkten Zusammenhang mit einem weiteren Zündstoff: dem Verteilungskampf um schrumpfende und immer schwerer zu gewinnende fossile Energierohstoffe, insbesondere um Öl und Gas. Auch dieser Prozess zieht weitere Konflikte nach sich. Beispiele dafür sind die Kriege im Mittleren Osten oder die innerstaatlichen Konflikte in Nigeria oder im Tschad. Auch im erwähnten Turkana County hat die Entdeckung großer Erdölreserven zu vereinzelten Angriffen auf Ölanlagen und noch mehr Unsicherheit in einer Region geführt, die ohnehin schon von Gewalt zwischen Volksstämmen geprägt ist.

Eines der Hauptgutachten des „Wissenschaftlichen Beirats Globale Umweltveränderungen“ der Bundesregierung (WBGU) trug den Titel "Sicherheitsrisiko Klimawandel“. In der EU und auch in der Bundesregierung ist der Begriff „Energieaußenpolitik“ inzwischen etabliert.

Laut der „Strategie für eine sichere europäische Energieversorgung“ der EU aus dem Jahr 2014 importiert die EU 53 Prozent der von ihr verbrauchten Energie. Die Energieimportabhängigkeit betrifft Rohöl (fast 90 Prozent), Erdgas (66 Prozent) und in geringerem Maße feste Brennstoffe (42 Prozent) sowie nukleare Brennstoffe (40 Prozent). Als das dringlichste Problem in punkto Energieversorgungssicherheit wurde die starke Abhängigkeit bei Erdgas von einem einzigen Drittland thematisiert: Sechs EU-Mitgliedstaaten bezogen ihr Erdgas ausschließlich aus Russland.

Geliefert wurde auch gleich die Lösung: Die EU-Politik solle auch die Erschließung neuer Versorgungsquellen zum Ziel haben. Sie solle „den Boden für Lieferungen aus der Kaspischen Region und aus weiter entfernt liegenden Ländern bereiten." In dieser Region solle „unbedingt eine aktive Handelsagenda im Interesse des Marktzugangs, aber auch im Interesse der Entwicklung kritischer Infrastrukturen verfolgt werden". Überdies würden „Neue Flüssiggaslieferungen aus Nordamerika, Australien und Katar sowie neu entdeckte Vorkommen in Ostafrika [...] die weltweiten Flüssiggasmärkte voraussichtlich vergrößern und liquider machen". Kein Wunder, dass Deutschland gegenwärtig alle infrastrukturellen Voraussetzungen schafft, um von Billiggas überschwemmt zu werden (siehe Kapitel 4.1).

Zwar hat die Europäische Union erkannt, dass das Tempo im Klimaschutz und beim Ausbau erneuerbarer Energien erhöht werden muss, aber die Zielstellung ist völlig unzureichend. Nach wie vor zielt die EU-Politik darauf ab, die fatale Sucht Europas nach fossilen Rohstoffen zu befriedigen. Und zwar durch eine neoliberal inspirierte Energieaußenpolitik, die sich vor allem den europäischen Energiekonzernen verpflichtet fühlt und auch in instabilen Regionen operiert.

Im Weißbuch der Bundeswehr aus dem Jahr 2016 heißt es mit Blick auf die Handelswege: Deutschland mit seinen Verbündeten und Partnern müsse flexibel Elemente seines außen- und sicherheitspolitischen Instrumentariums einsetzen, um „Störungen oder Blockaden vorzubeugen oder diese zu beseitigen". Das bedeutet: Immer öfter wird auch die Bundeswehr zum Instrument der Absicherung des Nachschubs von Erdöl und Erdgas werden. Mit einem Verteidigungsauftrag hat das nichts mehr zu tun.

Wir stellen uns der rasanten Militarisierung der Außenpolitik konsequent entgegen. Abrüsten statt aufrüsten ist das Gebot der Stunde – auch und vor allem, weil die vielen Milliarden gebraucht werden, um Klima-Ungerechtigkeiten und Umweltschäden im globalen Süden zu beheben.

Armeen sind CO_2-Schleudern

Nicht zuletzt ist das Militär weltweit selbst einer der großen Klimasünder. Allein die US-Armee stößt jährlich mehr Treibhausgas aus als etwa Schweden oder Dänemark. Wären die US-Streitkräfte ein Nationalstaat wären sie der 47. größte Emittent von Treibhausgasen der Welt. 2017 kaufte die USA für ihr Militär täglich rund 269.000 Barrel Öl und stieß allein durch die Verbrennung dieser Brennstoffe jeden Tag mehr als 25 Millionen Tonnen CO_2 aus.

Bei den Verhandlungen über die internationalen Klimavereinbarungen haben die USA und andere westliche Länder logischerweise darauf gedrungen, die Emissionen durch das Militär auszuklammern. Und auch die Bundesregierung verschweigt in ihren Klimaberichten schamhaft die Emissionen des militärischen Betriebs, der Kriegseinsätze, der Manövertätigkeit und der beschafften Rüstungsgüter.

Die Industriestaaten sind Hauptverursacher der Klimakrise. Unter ihr leiden Menschen in Staaten am meisten, die vergleichsweise wenig Klimagase emittieren. Deshalb ist es eine Frage globaler Gerechtigkeit, dass erstere dem globalen Süden uneigennützig Unterstützung für den Umbau ihrer Wirtschaft auf regenerative Energiesysteme und für die Anpassung an jene klimawandelbedingten Änderungen leisten, die sich nicht mehr verhindern lassen.

Klar ist: Wird der Klimawandel nicht mit aller Konsequenz bekämpft, und werden seine unvermeidbaren Folgen nicht abgefedert, wird er weltweit zu neuen Konflikten beitragen. Umgekehrt trägt die Militarisierung der Außenpolitik selbst zu zusätzlichen Treibhausgasemissionen bei. Klimapolitik ist somit auch immer Friedenspolitik - genauso wie Abrüstung ein Mehr an Klimaschutz bedeutet.

Was ist zu tun?

- **Konsequent abrüsten statt aufrüsten**: Mittel, die bereits für Aufrüstung verplant sind, umzuwidmen für Klimagerechtigkeit, nachhaltige Entwicklung und Friedensförderung;
- **Bundeswehr zügeln**: Kriegseinsätze und Großmanöver einstellen
- **Eurofighter zu Windkraftwerken**: Rüstungsexporte stoppen, Rüstungsproduktion in zivile Produktion umbauen;
- **Armutsmotor und Fluchtursache Klimawandel bekämpfen**: Energiewende in Deutschland beschleunigen und Staaten im globalen Süden gezielt beim Umbau ihrer Energiesysteme sowie bei der Anpassung an nicht mehr vermeidbare Klimaänderungen unterstützen; die Bundesrepublik muss ihren Beitrag zur internationalen Klimafinanzierung auf jährlich mindestens zehn Milliarden Euro aufstocken;
- **Flüchtenden helfen**: Erderhitzung als Fluchtursache anerkennen;
- **Transparenz schaffen**: Die Klimafolgen des Militärs und der Rüstungsproduktion dürfen weder aus der Klimaschutzgesetzgebung noch aus der Klimaberichterstattung ausgeklammert werden.