

Ab 2035 sollen in Berlin Benzin- und Dieselaautos verboten sein

Grüne Traumzone

Der 24. Oktober 2018 war ein großer Tag für FlixBus: Der erste Elektrobuss pendelte mit Greenpeace-Energy-Strom die hundert Kilometer zwischen Frankfurt am Main, dem Flughafen, Heidelberg und Mannheim. Die Anschaffung war zwar sehr teuer, aber die „Zukunft der Mobilität ist grün“. Wer will da nein sagen? Doch schon im Dezember 2019 war der Ökotraum vorbei: Der Bus „made in China“ habe wegen technischer Probleme manchmal tagelang nur gestanden. Viele Fahrten seien ausgefallen – schlecht für die Fahrgäste und die Firma.

Dennoch wollen klimabewegte Metropolen wie München, Hamburg, Köln oder Berlin ihre ganze Busflotte bis 2030 elektrifizieren. E-Busse sind zudem teurer als Dieselsebuse, Umbauarbeiten und mehr Fahrer sind notwendig. Kurzum: Es kommen Milliardenkosten auf die Städte zu. Das Ganze ist ein verkehrspolitisches Abenteuer. Der Berliner Senat geht noch einen Schritt weiter. Dort wurde der Plan von Verkehrsministerin Regine Günther besprochen, mit dem die Grüne sämtliche Verbrennungsmotoren aus der 3,8-Millionen-Metropole verbannen will. 2030 soll die Innenstadt, 2035 ganz Berlin eine „Zero Emission Zone“ sein. Sollen die Eigentumsrechte von 1,2 Millionen Benzin-, Diesel- und Hybrid-Pkw-Besitzern auf dem Altar des herbeihalluzinierten Klimanotstands geopfert werden?

Vermutlich werden dann nur noch Politiker und Spitzenverdiener, die sich sündhaft teure E-Autos und Plug-

in-Hybride leisten können, in Berlin mit dem eigenen Auto unterwegs sein. Wie praktisch, daß Billiggrundstücke und deutsche Steuermillionen gerade Tesla für ein Werk nahe Berlin zuechustert werden.

Der alte Traum der Grünen (damals „Alternative Liste“), die West-Berlin schon in den achtziger Jahren zur autofreien Stadt machen wollten, rückt dank Greta & Co. in greifbare Nähe. Zu den Profiteuren könnten wie bei der Abwrackprämie 2009 osteuropäische Autohändler gehören.

Der Berliner Autofahrer hingegen würde dann wohl auf sein Fahrzeug verzichten müssen. Wer sehen will, sieht es: Es geht beim Kampf gegen den Verbrennungsmotor nicht um Klimawandel, Umweltschutz oder Feinstaub, es sind Ideologen am Werk. Sie bezwecken Folgendes: Schädigung der deutschen Wirtschaft, Minimierung der Lebensqualität, Schaffung von Armut durch De-Industrialisierung.

Alle drei Dinge werden unser Land weniger attraktiv, aber vielleicht – so das Kalkül – empfänglicher für revolutionäre Tendenzen machen. Letztlich sind Gehwegpoller, Tempo-10-Schilder und E-Auto-Subventionen nur Werkzeuge aus dem Arsenal linker Bürgerkriegsphantasien. Mit dem Verbot des Verbrennungsmotors jedoch könnten sie den Bogen überspannen. Die Berliner werden sich das wohl nicht bieten lassen.

Ronald Gläser ist Vizefraktionschef der AfD im Berliner Abgeordnetenhaus.



VON
RONALD
GLÄSER

»Schädigung der Wirtschaft, weniger Lebensqualität, Armut, De-Industrialisierung.«

China ist zweitgrößter Rüstungsproduzent der Welt

Politische Konditionen

Von Albecht Rothacher

Das Stockholmer Friedensforschungsinstitut Sipri beziffert die Produktion der chinesischen Rüstungsschmieden Norinco, Avic, CETC und CSGC auf 54 Milliarden Dollar. Damit ist China nach den USA (Lockheed, Boeing, Northrop, Raytheon und General Dynamics kamen 2018 auf 148 Milliarden Dollar, alle US-Fabriken auf 246 Milliarden Dollar) zum zweitgrößten Waffenproduzenten der Welt aufgestiegen.

Hauptopfer des chinesischen Aufstiegs ist die russische Rüstungsindustrie. Es ist der einzige Sektor, in dem die Russen neben ihrer Grundstoffindustrie wettbewerbsfähig sind. Wie üblich haben die Chinesen auch bei ihren „Freunden“ Industriespionage betrieben. Suchoi-Hubschrauber wurden nachgebaut, und der Luftüberlegenheitsjäger Su-27 wird von Avic als Jianji-11 in einer billigeren und leichter lenkbaren Version gefertigt. China dringt in traditionelle russische Exportmärkte ein: Algerien, Ägypten, Kambodscha, Indonesien, Marokko, Iran oder den Irak. In Afri-

ka ist es der führende Waffenlieferant. Mörser, Drohnen, Bazookas oder den Typ 56 (AK-47-Nachbau) gibt es im Gegenzug für Rohstoffkonzessionen in Nigeria, Tansania, Kenia, Sudan, Simbabwe, Äthiopien und Sambia, aber auch in Venezuela und Turkmenistan, während die EU Moralpredigten hält und Brunnen bohrt.

Auch Kunden in Sri Lanka, Bangladesch, Birma oder Indonesien werden Waffen zu „politischen Konditionen“ verkauft. Rußland bleiben als Kunden bald nur noch Pekings Erzfeinde Vietnam und Indien. Die russischen Waffenexporte haben sich seit 2005 nahezu geviertelt. Und wo bleibt Deutschland? Hier wird selbst der Export von kleineren CSB-40-Patrouillenbooten aus Wolgast nach Saudi-Arabien weiterhin blockiert. Die Chinesen kann all das nur freuen. Ihre Waffen sind qualitativ schlechter, aber sie lassen sich mangels Konkurrenz um so besser verkaufen.

► www.sipri.org/sites/default/files/2020-01/sipriinsight2002_0_0.pdf

Grüne Drohung aus Brüssel

CO₂-Grenzausgleich: Ein Klimazoll ist ökonomisch wirksam, aber politisch problematisch und schwer umsetzbar

DIRK MEYER

Ambitioniert, populistisch oder aktionistisch? Die Klimaziele der EU, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 per Saldo kein CO₂ mehr auszustoßen, haben von allem etwas. Insbesondere aber wird der von Ursula von der Leyen in Davos bekräftigte „Green Deal“ teuer. So kalkuliert ihre EU-Kommission bis 2030 mit Kosten von 300 Milliarden Euro jährlich (1,9 Prozent des Bruttoinlandsprodukts), finanziert zur Hälfte von der EU und zu je einem Viertel von den Nationalstaaten und dem Privatsektor.

Ein Konsens mit den USA und China möglich?

Als konkrete Finanzierungsquellen werden Umschichtungen im EU-Agrarfonds (50 Milliarden Euro), im Sozialfonds (21 Milliarden Euro), der CO₂-Emissionshandel (EU-ETS), die Europäische Investitionsbank (60 Milliarden Euro) und der EU-Investitionsfonds (27 Milliarden Euro) genannt. Letztlich zahlen es die Bürger. Bei einem derzeitigen Wachstum von 0,6 Prozent heißt dies Wohlstandsverzicht. Dabei sind weder Zweckmäßigkeit noch Wirtschaftlichkeit der Staatseingriffe gewährleistet.

Beim Klimawandel sitzen alle in einem Boot – die einen in der Holzklasse, die anderen auf dem Komfortdeck. Ob Unwetter, Meeresspiegelanstieg oder Dürren, es trifft alle. Die national verursachten Emissionen haben globale Schadenpotentiale, weshalb deutsche oder EU-Lösungen nicht zielführend sind. Ökonomen sprechen von globalen externen Effekten. Eine Kostenzurechnung gemäß dem Verursacherprinzip wäre deshalb weltweit anzustreben.

Eine ökonomische Optimallösung könnte so aussehen: Im Rahmen des UN-Umweltprogramms (Unep) wird eine Höchstmenge klimaschädlicher Gase beschlossen. Wer emittiert, muß nicht EU-ETS-, sondern Unep-CO₂-Zertifikate erwerben. Nur sie berechnen zur Emission. In einem weltweiten Börsenhandel entstünde ein einheitlicher Preis, ähnlich dem Rohölhandel. Jeder Nutzer, egal ob Entwicklungs-, Schwellen- oder Industrieland, zahlt das gleiche. Da ein notwendiger Konsens spätestens an den USA, China



EU-Kommissionschefin Ursula von der Leyen beim World Economic Forum im Schweizer Davos: Handelspartner sollen mit Zöllen belegt werden, wenn sie klimaschädlicher produzieren als europäische Unternehmen

und manchem ärmeren Land scheitern wird, könnte die EU strengere Emissionsrichtlinien einführen. Allerdings würden CO₂-intensive Produktionen wie Stahl, Chemie und Zement in andere Länder verlagert werden (Carbon leakage, Kohlenstoffleck). Hinzu käme der CO₂-intensive Transport dieser Importe. Neben einem weltweit erhöhten Schadstoffausstoß käme es in der EU zu einem Verlust an Arbeitsplätzen.

Deshalb will die EU-Kommission einer 2008 von Frankreich vorgeschlagenen Idee folgend als zweitbeste Lösung einen „Klimazoll“ einführen. Diese CO₂-Grenzausgleichsteuer würde ähnlich dem Ausgleich bei der Mehrwertsteuer (Einfuhrumsatzsteuer) gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen. Die Kostenvorteile durch „Umweltdumping“ ausländischer Produzenten würden an der Grenze durch einen Zoll abgeschöpft. Entsprechend würden „CO₂-saubere“ Importe entlastet.

Die Orientierung der Grenzabgabe am Kohlendioxidgehalt des inländisch produzierten Produkts sichert eine

gleich hohe Belastung, wie sie deutsche Konkurrenten zu tragen haben. Zwei weitere Vorteile gehen dem Klimazoll einher: Die EU könnte China oder Indien indirekt strengere Klimastandards auferlegen. Um Zollabgaben zu sparen, könnten dortige Produzenten „freiwillig“ CO₂-Vermeidungstechnologien einsetzen. Würde dort Stahl mit Wasserstoffenergie erzeugt und mit Solarfrachtern nach Europa transportiert, könnte es zu Erstattungen kommen. Allerdings: Die EU-Länder exportierten 2018 für 169,3 Milliarden Dollar mehr in die USA, als sie von dort importierten – bei einem transatlantischen Klimazollkrieg wäre Washington am viel längeren Hebel.

Ein Grenzausgleich nach den Regeln der WTO?

Klimazölle wären zudem Einnahmen für den EU-Haushalt, die den „Green Deal“ mitfinanzieren und/oder den EU-Bürger entlasten – solange China & Co. nicht auch klimaneutral sind. Nach Berechnungen des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (Wifo) würde ein CO₂-Importzoll von 100 Euro pro Tonne CO₂ – der CO₂-Preis im EU-ETS beträgt etwa 25 Euro – im Jahr 2027 zu Einnahmen zwischen 70 und 180 Milliarden Euro führen. Dieser Betrag würde zwischen 35 und 90 Prozent des EU-Haushaltes abdecken.

Den ökonomischen Vorteilen stehen praktische Schwierigkeiten entgegen. So müßte für jeden Import die Höhe der Abgabe festgelegt werden, indem zu ermitteln wäre, wieviel CO₂ bei der Produktion einer Tonne Stahlblech oder Dünger in einem EU-Land anfällt. Schwieriger wird es, wenn es um nicht standardisierte Produkte wie Fenster mit Kunststoffrahmen geht. Vereinfachend könnte man den durchschnittlichen EU-CO₂-Gehalt als Referenzwert für

die Besteuerung ansetzen. Außerdem müßte ein gegenteiliger Nachweis bei niedrigerem CO₂-Ausstoß möglich sein, der beim Exporteur zu einer Erstattung führen würde. Dann bliebe immer noch das Problem für auf niedrigem Klimastandard hergestellte Billigimporte, die in der EU gar nicht produziert werden.

Und wie steht es um die politische Akzeptanz eines Klimazolls? Laut Ursula von der Leyen soll die Grenzausgleichsteuer „voll und ganz den Regeln der Welthandelsorganisation“ entsprechen. WTO-Handelsneutralität würde jedoch nicht nur eine Belastung der Importe, sondern zugleich eine Entlastung der EU-Exporte erfordern – ähnlich der Mehrwertsteuer. Die strengeren inländischen Klimaregeln würden weitgehend sinnlos. Zudem erlauben die WTO-Regeln nur den Ausgleich von Steuern, sofern diese auf Produkte erhoben werden.

CO₂-Steuern oder -Zertifikatpreise betreffen jedoch nicht die Produkte, sondern den Ressourceneinsatz, dessen Belastung durch Vermeidungstechnologien umgangen werden kann. Insofern ist die Rechtmäßigkeit zweifelhaft. China und die USA, deren Importe im Regelfall zu verzollten wären, würden die Maßnahme als Provokation und Abschottungsversuch werten. Vergeltungszölle liegen nahe und würden eine neue Runde handelspolitischer Gegenmaßnahmen einläuten – auch ohne Donald Trump.

In einem Zweitrundeffekt würden diese Länder nicht nur weniger exportieren, sondern aufgrund der einhergehenden Währungsabwertung auch weniger Waren importieren können. Die dann emissionssträchtiger selbst hergestellten Güter würden wiederum zu vermehrtem CO₂-Ausstoß führen – unter diesen Umständen: besser keinen Klimazoll.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

EU-Importthürden für CO₂-Sünder?

Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat erneut damit gedroht, Zölle oder andere Importbeschränkungen zu verhängen, wenn internationale Handelspartner weniger „klimafreundlich“ produzieren als Firmen in der EU. „Es ist eine Frage der Fairness gegenüber unseren Unternehmen und unseren Arbeitnehmern“, erklärte die frühere CDU-Bundesministerin vorige Woche auf dem 50. Weltwirtschaftsgipfel im Schweizer Davos. „Wir werden sie vor unfairem Wettbewerb schützen.“ Es sei sinnlos, Treibhausgas-Emissionen nur zu Hause zu senken, wenn wir zugleich

den Import von CO₂ aus dem Ausland erhöhen. Ein Aufpreis könnte im Rahmen ihres „Green Deals“ über einen „Kohlenstoff-Grenzmechanismus“ erreicht werden. Lieber würde sie aber die EU-Handelspartner „überzeugen, mit uns an gleichen Wettbewerbsbedingungen zu arbeiten, von denen wir alle profitieren“, so die EU-Kommissionschefin. „Bis 2050 wird Europa ein klimaneutraler Kontinent.“ Dafür werde das Green-Deal-Geld ausgeben. (fs)

► ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de

Deutschland, wie Sie es noch nie erlebt haben!

Sagenhafte
Bilder auf DVD
in HD-Qualität



Deutschland von oben
Der Kinofilm
DVD, Laufzeit 114 Min.
Best.-Nr. 92720
9,99 Euro



Deutschland von oben,
ein Wintermärchen
DVD, Laufzeit 114 Min.
Best.-Nr. 93778
13,99 Euro



Deutschland-Saga
Woher kommen wir?
Was eint uns?
Wer sind wir?

Christopher Clark
Deutschland-Saga
2 DVDs, Laufzeit: 270 Min.
Best.-Nr. 93239
18,99 Euro