

KLIMADEBATTE

In Benzin ertränkt

Raymond Klein

Wann kommt der große Aufbruch in der Luxemburger Klimapolitik? Die konsultative Debatte in der Chamber zeigt, dass auch weiterhin die Courage nur für kleine Schritte reicht.

„Das Klima-Partenariat ist richtungsweisend dafür, wie wir künftig mit der Zivilgesellschaft umgehen und wie wir sie besser einbinden können“, so die Einschätzung des LSAP-Abgeordneten Roger Negri am 30. Juni auf der Chamber-Tribüne. Ob die VertreterInnen der Zivilgesellschaft, insbesondere die im „Votum Klima“ zusammengeschlossenen NGOs, das auch so sehen, ist fraglich. Zum Auftakt der konsultativen Debatte über das Klimapakett hatten sie vor dem Parlamentsgebäude protestiert: Aus einer Papp-Attrappe des Kirchberger Hochhauses, in dem sich die Büros des Nachhaltigkeitsministeriums befinden, warf ein als „roude Léiw“ verkleideter Aktivist Geldscheine zum Fenster hinaus. Zielscheibe der Kritik war die Politik der Regierung, die von Luxemburg zu leistenden CO₂-Einsparungen mittels „Flexibler Mechanismen“ (FM) ins Ausland zu verlagern, statt hierzulande die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern und Arbeitsplätze zu schaffen. Trotz ihrer Enttäuschung über das „bisherige Resultat des Klimapartenariats“ gaben sich die NGOs halbwegs optimistisch: Es sei „ein erster Schritt in die richtige Richtung“.

Negris Bilanz der Ergebnisse fiel sogar noch positiver aus, obwohl er bemängelte, dass „nicht viel Neues und wenig Konkretes“ dabei sei. Seine Bedenken bezogen sich vor allem auf die Vernachlässigung sozialer Aspekte, wie sie gegeben wäre, wenn zum Beispiel nur noch energieeffiziente Neubauten in den Genuss des „billigen Akts“ kämen und geringverdienende Bauherren de facto benachteiligt würden. Aber auch der grüne Abgeordnete Camille Gira stellte, bei aller Kritik, eine positive Entwicklung

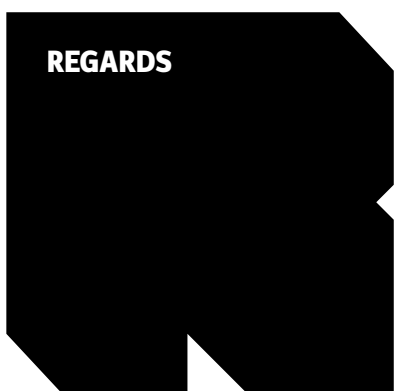
fest: Das Haus stehe in Flammen, doch gebe es nun endlich einen Konsens, dass der bisher eingesetzte Feuerwehrschauch nicht ausreiche.

Lebenslüge Tanktourismus

In der Tat: Jahr um Jahr wächst in der politischen Klasse wie in der Bevölkerung das Bewusstsein für die Klimaproblematik, und eine Energie-sparmaßnahme nach der anderen wird umgesetzt. Jüngster Fortschritt ist das vom delegierten Nachhaltigkeitsminister Marco Schank im April vorgelegte „paquet logement“, das ökologische Kriterien für die staatlichen Hilfen beim Wohnungsbau vorsieht. Allerdings war diese Maßnahme bereits von seinem Amts-Vorvorgänger Charles Goerens befürwortet worden – es sind also zehn Jahre von der Einsicht bis zur Umsetzung vergangen.

Könnte man also sagen, es gehe voran, nur eben zu langsam? Leider ist auch diese von vielen Beobachtern vertretene Einschätzung noch zu positiv. Wurden die beiden Lebenslügen der Luxemburger Klimapolitik in den 90ern noch schamhaft kaschiert, so werden sie mittlerweile offen als unabänderliche Rahmenbedingungen proklamiert. Das „Freikaufen“ von den Klimasünden, also den Rückgriff auf die FM, hatte Goerens als Umweltminister „nur für den Notfall“ vorgesehen. In den Jahren danach wurde aber deutlich, dass die Passivität der Regierung in Sachen CO₂-Minderung den „Notfall“ unweigerlich herbeiführen würde – die NGOs schätzen, dass höchstens 15 Prozent des Kyoto-Ziels für 2010 durch inländische Maßnahmen erreicht werden, der Rest wird fleißig hinzugekauft.

Auch die Hoffnung vieler, dass steigende Preise für Emissionsrechte ein Umdenken bewirken würden, erwies sich als trügerisch: Der CO₂-Tonnenpreis im Rahmen des Emissionshandels zur Erfüllung des Kyoto-Ziels ist günstig – so günstig, dass es sich für die Firma „Luxemburg SA“



„Geldausgeben ohne Perspektive und absehbares Ende, denn wir werden uns immer weiter freikaufen müssen.“ In den Augen der NGOs ist die Nutzung der „Flexiblen Mechanismen“ zum Fenster hinausgeworfenes Geld.

finanziell lohnt, den Klimaschutz auf morgen zu verschieben und weiterhin hohe Steuereinnahmen aus dem Tanktourismus zu ziehen, der mit den niedrigen Spritpreisen einhergeht. Und wer von Regierung und Parlament mehr erwartet haben sollte als von Managern, die auf kurzfristige Profite setzen, der wurde bei der Klimadebatte am Donnerstag voriger Woche enttäuscht. Bereits 2005 hatte die Chamber die Regierung aufgefordert, eine Studie zum Tanktourismus in Auftrag zu geben, doch nichts war danach geschehen. Als Camille Gira aber im Rahmen der konsultativen Debatte eine Neuauflage dieser Aufforderung vorschlug, wurde diese Motion abgeschmettert - mit der Begründung, die Regierung werde diese Problematik sowieso untersuchen. In Wirklichkeit hat die Krise die Abhängigkeit von den Einnahmen aus dem Tanktourismus verstärkt, und die Bereitschaft, Entscheidungen nach langfristigen politischen statt kurzfristigen finanziellen Kriterien zu treffen, tendiert nun gegen Null.

Dass Gira seine Motion sehr zurückhaltend formuliert hatte, half da nichts. In den vergangenen Jahren wurde ja der Spritpreis leicht um den sogenannten Kyoto-Cent angehoben - nicht etwa, um den Tanktourismus zu reduzieren, sondern um den Ertrag aus ihm zu optimieren und mit diesem das „Freikaufen“ zu finanzieren. Für weitere Maßnahmen bei der Spritbesteuerung, so Gira, müsse man die Datenlage zum Tanktourismus verbessern, um den Impact der Maßnahmen besser einschätzen zu können. Schließlich ließ er sich sogar zu einer höchst bedenklichen Aussage hinreißen: „In Zeiten, in denen weniger Geld da ist, reicht es nicht, wenn eine Maßnahme viel CO₂ einspart, man muss auch darauf achten, wie man am meisten erreicht für möglichst wenig Geld.“ Gira wollte damit wohl auf die Notwendigkeit einer detaillierten Kosten-Nutzen-Analyse des Tanktourismus hinweisen, doch sol-

che Überlegungen laufen darauf hinaus, die Politik des Freikaufens mit den Erträgen des Tanktourismus zu legitimieren.

Roger Negri räsionierte ähnlich wie sein Parlamentskollege: Gerade weil die Ölnappheit zu Inflation und wirtschaftlichen Schwierigkeiten führe, müsse man über die Staatsfinanzen reden, da schließlich sie es seien, die den sozialen Ausgleich ermöglichen. „Deshalb müssen wir uns Gedanken machen über die Steuereinnahmen und uns nicht dazu verleiten lassen, freiwillig auf die Einnahmen aus dem Tanktourismus zu verzichten.“ Der LSAP-Politiker galt, ähnlich wie Jeannot Krecké, lange Jahre als Umweltfreund, doch mittlerweile scheint er die in seiner Partei weitverbreitete Ansicht zu teilen, soziale Interessen ließen sich nur auf Kosten von Umwelt- und Klimaschutz durchsetzen. Ein Ausstieg aus dem Tanktourismus, so Negri weiter, würde für den Staatshaushalt einen Verlust bedeuten, der in keinem Verhältnis zum Umweltnutzen stünde.

Öl-Ausstieg statt Öko-Index

Hier rächt sich, dass die Tanktourismus-Diskussion zu lange im Kontext der Kyoto-Verpflichtungen geführt wurde: Die NGOs rechneten bei vielen Gelegenheiten vor, eine Reduktion des Tanktourismus sei notwendig, um das nationale Ziel von -28 Prozent zu erreichen, wollten aber immer auch andere Klimaschutzmaßnahmen thematisieren. Und die jeweilige Regierung entschuldigte ihre Untätigkeit in Sachen Klimaschutz stets damit, man könne die Verpflichtung wegen des „Treibstoffexports“ sowieso nicht einhalten. Den Spritpreis substanziell zu erhöhen, weigerte sie sich allerdings. Vergessen wurde dabei, dass die Verbesserung der Kyoto-Bilanz nur ein Nebeneffekt einer Spritpreiserhöhung ist. Der Haupteffekt wäre ein progressiver „Öl-Ausstieg“, indem sich die Einwohner Luxem-



FOTO: LISA HARMIS

burgs, wie auch die Pendler und die Transit-Tanktouristen, auf höhere Preise einstellen. Gewiss, kurzfristig ist die Elastizität des Spritverbrauchs gering: Viele Menschen haben ihr Leben auf Automobilität eingestellt und beim letzten Autokauf die Gedanken an Klimawandel und Ölnappheit verdrängt. Doch bei einer kontinuierlichen Preisanhebung, in Verbindung mit einer Wende in Transportpolitik und Landesplanung, würden die Menschen zuerst versuchen, soweit wie möglich auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Ihr nächstes Auto würde ein Drei-Liter-Wagen sein, und längerfristig würden die Kosten der Automobilität auch Entscheidungen über Wohn- und Arbeitsort beeinflussen. Diese Argumentation wird durchaus von Grünen und Umwelt-NGOs vorgebracht, steht allerdings allzu häufig im Schatten der Polemiken um Kyoto-Ziele und Öko-Index.

Der von Jean-Claude Juncker ins Gespräch gebrachte Öko-Index, bei dem Ölpreiserhöhungen ohne Lohnausgleich an die Arbeitnehmer weitergegeben werden, hat dagegen keinen Lenkungseffekt. Auch die dieser Maßnahme zugrunde liegende moralisierende Logik hält einer Überprüfung nicht stand (woxx 1076); dennoch findet der Vorschlag Anklang

bei Umwelt-Aktivisten und Grünen. Die Gewerkschaften hingegen wollen den Index unangetastet lassen, was den Eindruck eines Widerspruchs zwischen ökologischen und sozialen Interessen verstärkt. Gewiss, auch ein Öl-Ausstieg durch schrittweise Erhöhung der Spritsteuern würde die Index-Frage aufwerfen - Kompromisse würden sich aber zweifellos finden lassen (woxx 1071).

Grüne, Umwelt-NGOs und Gewerkschaften wären gut beraten, den Öl-Ausstieg zum Angelpunkt ihrer Argumentation zu machen, denn eine schrittweise Politik könnte vermeiden, was durch die luxemburgischen Lebenslügen vorprogrammiert ist: In den kommenden zwei Jahrzehnten werden eine Explosion der Erdölpreise und möglicherweise auch drastische klimapolitische Vorgaben dazu führen, dass ein ölsüchtiges Luxemburg brutal auf Entzug gesetzt wird - mit verheerenden sozialen und wirtschaftlichen Folgen. Insofern ein solches Szenario gerade die sozial Schwachen mit voller Wucht treffen würde, wahrte ein präventiver Ausstieg aus der Ölabhängigkeit nicht nur ökologische, sondern auch soziale Interessen.