



Preise, Klimawandel und Strukturwandel

Von Heiner Flassbeck | 25.09.2019

Das Klimapaket der Bundesregierung ist mit heftiger Kritik von vielen Seiten beantwortet worden. Doch ein großer Teil der Kritik ist unehrlich, weil sich auch die meisten derjenigen, die jetzt Halbherzigkeit beklagen, vor einer offenen Debatte scheuen.

Am Tag der Klimaentscheidung der Bundesregierung und großer globaler Klimademonstrationen habe ich vergangenen Freitag, abends in Frankfurt bei einer Podiumsdiskussion, über den Kapitalismus gesprochen. Natürlich ging es auch da um vorwiegend um die Frage, ob der Kapitalismus das geeignete System ist, um mit dem Klimawandel umzugehen (es wird in diesen Tagen vom Westend-Verlag ein Video zu der Veranstaltung geben). Meine Position habe ich in etwa so vorgetragen, [wie ich sie vergangenen Donnerstag aufgeschrieben hatte](#).

Es ist mir allerdings klargeworden, dass eine Position, wie ich sie vertrete, schon deswegen auf viel Skepsis und Unverständnis trifft, weil die Mehrheit der Zuhörer sich nicht vorstellen kann, was es heißt, den (kapitalistischen oder marktwirtschaftlichen) Strukturwandel zu beschleunigen, um die Klimafrage zu lösen. Auch können viele nicht nachvollziehen, wie sich eine dauerhafte Preisänderung, wie ich sie für richtig halte, auswirkt und warum gerade diese Maßnahme so besonders wichtig ist. Deshalb will ich einige Punkte noch einmal konkretisieren.

Warum Preise?

Der Preis für fossile Energieträger ist auf lange Sicht gesehen deswegen so wichtig, weil man nur

über einen hohen und stetig immer weiter steigenden Preis die Verwendung dieser Stoffe auf allen Ebenen und an allen Orten der Erde vermindern kann. Da auf Dauer die Preiserhöhung einhergehen muss mit einer systematischen mengenmäßigen Einschränkung des Angebots der fossilen Energieträger, wirkt die Preiserhöhung universal und lässt keine Schlupflöcher offen, wo fossile Energie doch wieder verschwendet werden kann, wie das bei allen anderen Maßnahmen der Fall ist.

Die Kritik der Partei die Linke an der (sehr moderaten) Preiserhöhung durch die Bundesregierung kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Man sagt, man bevorzuge das Ordnungsrecht. Das Ordnungsrecht, also zum Beispiel der Verbot einiger Verwendungen fossiler Energieträger oder die Förderung erneuerbarer Energien kann man durchaus in Erwägung ziehen, aber ohne Preiseffekte ist das vollkommen sinnlos, weil die Ordnungsmaßnahmen niemals auch nur annähernd alle die Bereiche abdecken können, die man wirklich braucht, um effektiv für eine Einsparung zu sorgen. Man bräuchte wirklich eine Verbots – und Gebotsorgie wie sie die Welt noch nicht gesehen hat, um mit dem Ordnungsrecht auf sichtbare Effekte zu kommen.

Preiseffekte haben in einer Marktwirtschaft zudem eine enorme Anreizwirkung. Für Unternehmen, die wissen, dass der Preis für fossile Energieträger auf Dauer real steigen wird (also stärker als der Durchschnitt aller anderen Preise), ergeben sich enorme Gewinnchancen, wenn es ihnen gelingt, die fossilen Energieträger effizienter einzusetzen oder durch neue Produkte ganz zu ersetzen. Das ist ein Effekt, den man durch das Ordnungsrecht niemals in der Breite erzielen kann wie bei Preiserhöhungen, zumal nicht auf der globalen Ebene, wo er wirklich gebraucht wird.

Aber auch das immer wieder zu hörende Argument, bei allgemeinen Preiserhöhungen würden vor allem die unteren Einkommen belastet, was beim Ordnungsrecht nicht der Fall sei, ist falsch. Beim Ordnungsrecht kennt man die Preiseffekte allerdings nicht so genau, die von einem Sammelsurium von Maßnahmen ausgehen. Verboten man z. B. die Herstellung von Autos mit Verbrennungsmotoren ab einem bestimmten Zeitpunkt, wie es der Linken vorschwebt, können auf die unteren Einkommen enorme Einkommensverluste durch Preiseffekte zukommen, ohne dass die genau erfassbar wären. Der gebrauchte Diesel, den viele Arbeiter auf dem Land benötigen, um günstig zur Arbeit zu kommen, würde unter Umständen sehr teuer werden, weil es für diesen Wagen keinen Nachschub mehr gäbe. Vergleichbare neue Elektroautos könnten so teuer sein, dass sich der normale Arbeiter gar kein Auto mehr leisten kann, auch deswegen, weil es bei Elektroautos vermutlich keinen vergleichbaren Gebrauchtwagenmarkt geben wird, da die Lebensdauer der sehr teuren Batterien begrenzt ist.

Umverteilung ist unabdingbar

Außerdem ist es generell nicht gerechtfertigt, die Lenkungswirkung, die von höheren Preisen ausgeht, auf bestimmte Bevölkerungsgruppen zu beschränken. Alle sollen sich anpassen und der Strukturwandel, der von dauerhaft höheren Preisen angeregt wird, darf gerade nicht durch Ausnahmen immer wieder in Frage gestellt werden. Dass die Menschen mit geringeren Einkommen gleichzeitig großzügig entlastet werden sollten, ist keine Frage, aber auch sie sollen die Lenkungswirkung spüren und ihre Konsummuster entsprechend verändern.

Bei der Umverteilung, die einen solchen von Preisen ausgelösten Strukturwandel begleiten muss,

sollte man allerdings viel weiter gehen, als es üblicherweise der Fall ist. Nur darauf zu beharren, wie es die Grünen meistens tun, dass konkrete Belastungen, die von staatlichen Maßnahmen im ökologischen Bereich ausgehen, kompensiert werden, ist bei weitem nicht genug. Eine Kopfpauschale etwa (also etwa 100 Euro für jeden Bürger) ist bei fast allen Belastungen völlig unzureichend und unangemessen.

Durch den vom Staat induzierten Strukturwandel werden Haushalte, die nur wenige Mittel zur Verfügung haben, weit überproportional in den Konsumbereichen belastet, die für sie unabdingbar sind. Wer am Rande der Stadt wohnt, weil er sich nur dort eine Wohnung leisten kann, wird automatisch viel stärker zur Kasse gebeten als derjenige, der in einem schicken Apartment in der Innenstadt wohnt. Entscheidend ist aber, dass generell davon auszugehen ist, dass das individuelle Arbeitsplatzrisiko (nicht ein genereller Anstieg der Arbeitslosigkeit!), das vom Strukturwandel ausgeht, viel mehr und viel stärker die Menschen mit geringerem Einkommen und fragilen Arbeitsbedingungen trifft. Für diese Gruppen ist es sehr viel schwerer, sich daran anzupassen (bei einem Umzug wegen Arbeitsplatzwechsels beispielsweise).

Die Verteilungseffekte im Einzelnen dürften kaum zu berechnen sein, weswegen man sich politisch darauf kaprizieren sollte, wirklich in großem Stil umzuverteilen bzw. dies zu fordern. Genau so wenig, wie man von vorneherein die Lenkungswirkung mit der Verteilungsfrage verknüpfen sollte, sollte die Forderung Umverteilung ganz eng mit der Klimafrage verknüpft werden. Es sollte klar sein, dass alle Bevölkerungsgruppen mitgenommen werden müssen, um den vom Staat induzierten Strukturwandel zu akzeptieren.

Wie viel Mut hat der lahme Muck?

Toll fand ich die Reaktion von dem einzigen grünen Ministerpräsidenten auf das Paket der Bundesregierung. Winfried Kretschmann findet, die Bepreisung von einer Tonne CO₂ mit zehn Euro sei ein „Treppenwitz“, schon die Schweiz bepreise sie mit 80 Euro. „Wenn das Benzin drei Cents teurer wird“, sagt er, „dann steigt doch keiner um vom Auto – so stark schwankt der Preis doch schon an einem Tag!“ Das ist in der Tat toll: Ein ausgewachsener Grüner erwähnt auf einmal den Zusammenhang von CO₂-Bepreisung und dem Benzinpreis, der bisher ein Tabu war (vgl. dazu Stücke von mir [hier](#) und [hier](#)).

Hat jemand von den Grünen und von Herrn Kretschmann vorher gehört, dass sie gefordert hätten, der Benzinpreis müsse um 50 Cent oder gar einen ganzen Euro teurer werden? An mir ist das vorbeigegangen. Von CO₂-Bepreisung haben sie zwar viel geredet, aber richtig konkret geworden sind sie nicht. Auch in [ihrem aktuellen Programm von diesem Sommer](#) ist zwar die Rede von einer „fairen“ CO₂-Bepreisung in Höhe von 40 Euro je Tonne, aber nirgendwo habe ich gefunden, was das genau für den Benzinpreis ausmacht und wieso man erwartet, dass wegen zehn Euro (die laut Koalition bis 2025 auf 35 Euro steigen sollen) zwar keiner umsteigt, aber bei 40 Euro in großen Mengen. Warum man sich nicht wenigstens so viel zutraut wie die Schweiz, die Kretschmann doch als Beispiel hervorhebt, bleibt ein Geheimnis der Grünen. Auch die Frage, warum gerade die 40 Euro ein „fairer Preis“ sein sollen, lässt sich nicht beantworten.

Die Grünen haben ebenso wenig wie die anderen Parteien verstanden, dass es nicht um Statik, sondern um Dynamik geht. Es geht nicht um die Anpassung an einen einmaligen Preisschub, der von der Politik erzeugt wird, sondern um eine völlig andere langfristige Dynamik des Strukturwandels – auf der ganzen Welt! Dieser Strukturwandel stellt hohe Anforderungen an die Mobilität der Menschen (in verschiedener Hinsicht). Und die Staaten müssen, um den Strukturwandel erträglich zu machen, über sehr lange Fristen eine sehr erfolgreiche Wirtschaftspolitik betreiben. Von all dem wissen die Grünen so wenig wie die Bundesregierung und darum gibt es für sie – außer politischer Propaganda – keinen Grund, sich über das mutlose Paket der Koalition zu echauffieren.

Über den Autor



Heiner Flassbeck ist Honorarprofessor an der Universität Hamburg, war Chef-Volkswirt der UNCTAD und Staatssekretär im BMF. Seine Hauptarbeitsgebiete sind die Globalisierung, die Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung und Geld- und Währungstheorie.

Veröffentlicht am: 25.09.2019

Erschienen unter: <https://makroskop.eu/2019/09/preise-klimawandel-und-strukturwandel/>