



© Greenpeace

# Die Klimakrise ändert alles! Wann ändert sich die FDP?

21.04.2023

**“Mehr Fortschritt wagen” ist der Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP überschrieben. Doch ausgerechnet die FDP stellt sich konsequent gegen dieses Versprechen. Sie bremst die ökologische Modernisierung Deutschlands auf gleich mehreren Feldern.**

Der Widerstand der FDP gegenüber einer fortschrittlichen Klimapolitik zeigte sich bereits in besagtem Koalitionsvertrag (S. 43), in den die Liberalen eine Abschwächung des Klimaschutzgesetzes hinein verhandelten. Mit dem Koalitionsausschuss im März 2023 konnten sie sich dabei, unterstützt durch die SPD, durchsetzen. Verbindliche CO<sub>2</sub>-Ziele für jeden Sektor sollen abgeschafft werden, ebenso der Mechanismus einer zeitnahen, jährlichen Nachsteuerung. Damit schwächt die Ampel auf Betreiben der FDP das Fundament der deutschen Klimaschutz-Architektur. Auch der Expertenrat für Klimafragen warnt in seinem jüngsten Prüfbericht vor einer Schwächung des Klimaschutzgesetzes und spricht sich für den Erhalt des Budget-Ansatzes aus, um das Risiko einer zukünftigen Zielverfehlung zu mindern.

Ohne Sektorziele fehlen klare Verantwortlichkeiten. Davon profitiert in besonderem Maße Verkehrsminister Volker Wissing. Zwei Jahre in Folge hat der FDP-Minister seine gesetzlich festgeschriebenen Klimavorgaben gerissen. Zuletzt war der Verkehr der einzige Sektor, der sein Ziel verpasste und dessen Emissionen gleichzeitig zulegte. Ein wirksames Sofortprogramm, wie es das Klimaschutzgesetz bei Überschreitungen festlegt, blieb Wissing bislang schuldig.

Ein Mantra der FDP beim Klimaschutz lautet, man setze auf “marktwirtschaftliche Instrumente”, nicht auf Ge- und Verbote. Doch dieser Ansatz gilt offenbar nur in engen Grenzen. Als zu Beginn des russischen Überfalls der Ukraine die Spritpreise stiegen, setzte ausgerechnet die FDP durch, dass die Bundesregierung mit einem Tankrabatt in den Markt eingriff. Selbst Volkswirte kritisierten den Schritt.

Auch anschließend erhärtet sich der Eindruck, der Marktglaube der FDP gelte nur bei niedrigen Preisen. Verkehrsminister Wissing brachte es bei Twitter auf den Punkt: “Wie Sie wissen, soll Deutschland bis 2045 klimaneutral werden. Das heißt: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen runter, auch im Verkehrsbereich. Das schaffen wir aber NICHT mit Verboten, Einschränkungen oder höheren Preisen.” Wie Anreiz getriebener Klimaschutz à la FDP ohne steigende CO<sub>2</sub>-Preise erfolgreich sein soll, verriet Volker Wissing nicht.

Die folgenden Beispiele stärken den irritierenden Eindruck, dass die FDP Klimaschutz nicht ernst nimmt und sogar verhindert:

# Wie die FDP den ökologischen Fortschritt verhindert

## Klimaschutzgesetz: ignoriert

Zwei Mal hat Verkehrsminister Wissing seine festgeschriebenen Jahresziele gerissen, 2021 um 3 Millionen Tonnen, 2022 sogar um 9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Ein Sofortprogramm, das die Einhaltung der Klimaziele in den Folgejahren sicherstellt, wie er es laut Klimaschutzgesetz innerhalb von drei Monaten vorlegen müsste, blieb Wissing im vergangenen Jahr schuldig. Den kargen Maßnahmen des Ministers sprach der Klimarat schon im Ansatz jeden Anspruch ab. Auch in diesem Jahr will Wissing kein Sofortprogramm vorlegen. Der Erfolg der FDP besteht darin, dass der Verkehr seinen jahrelangen Rückstand im Klimaschutz auch in den kommenden Jahren nicht aufholen wird. Denn werden die verbindlichen Sektorziele aus dem Gesetz gestrichen, gibt es für ihn keinerlei Anreiz, für mehr Klimaschutz im Verkehr zu sorgen.

## Tempolimit: ausgebremst

Wie eng Klima-, Sozial- und Sicherheitspolitik zusammenhängen, zeigte sich mit dem 24. Februar 2022. Mit dem Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine stellte sich die drängende Frage, wie Deutschland seine Abhängigkeit von Ölimporten aus Russland schnell reduzieren könnte. Ein zeitlich befristetes Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen hätte den Kraftstoffverbrauch um mindestens 2 Millionen Tonnen gesenkt, 3,8 Prozent des damaligen Benzin- und Dieselsabsetzes in Deutschland. Obwohl die sofort umsetzbare Maßnahme weniger Geld in Putins Kriegskasse gespült und den Klimaschutz vorangebracht hätte, blockte die FDP ab. Neue Berechnungen des Umweltbundesamts zeigen, dass eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und Landstraßen mit 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr weit mehr CO<sub>2</sub> einsparen kann als bisher bekannt. Das entspricht fast den 9 Millionen Tonnen, die der Verkehr 2022 zu viel ausgestoßen hat. Trotzdem lehnt die FDP ein Tempolimit auf Autobahnen und Landstraßen weiterhin strikt ab.

## Europäischer Verbrenner-Ausstieg: verwässert

Auch beim europäischen Verbrennerausstieg lässt die FDP Deutschland unangenehm auffallen. Unmittelbar vor einer als Formsache geltenden finalen Abstimmung über ein EU-weites Verbrennerverbot ab 2035, stellten Volker Wissing und die FDP sich quer. Wochenlang blockierte Wissing die Entscheidung und beschädigte so den europäischen Gesetzgebungsprozess und die Rolle Deutschlands in der EU. Die FDP setzte in einem Kompromiss durch, dass die EU nun eine Ausnahme für ausschließlich mit E-Fuels betriebene Verbrenner ermöglichen soll, obwohl diese Kraftstoffe nicht ansatzweise in der für den Pkw-Markt nötigen Menge verfügbar und sie verglichen mit E-Autos auf Dauer um ein Vielfaches ineffizienter sein werden. Für eine Nischenlösung für wohlhabende Autofahrer:innen schürt die FDP Unsicherheit im Markt, bremst den schon jetzt zu langsamen Umstieg der deutschen Autobauer auf E-Antriebe und wirft so den Klimaschutz hierzulande und international zurück.

## Zukunftstaugliche Infrastrukturpolitik: aufgeschoben

Bis 2030 plant der Bund, Bundesstraßen und Autobahnen für 150 Milliarden Euro neu- und auszubauen. Geplant wurden all diese Straßen, bevor das Pariser Klimaabkommen beschlossen wurde und bevor das Bundesverfassungsgericht sein Klimaurteil gesprochen hatte. Der Fokus auf den Ausbau der Fernstraßen trägt entscheidend dazu bei, dass der Verkehr nicht auf Klimakurs ist. Daher kündigten SPD, Grüne und FDP im Koalitionsvertrag (S.

38) einen Dialogprozess an, zur "Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan". Diesen Aushandlungsprozess zu organisieren, liegt in der Hand des Verkehrsministeriums. Den Auftakt des "Dialogs" gestaltete Volker Wissings Ministerium jedoch als Monolog und verweigerte zunächst den Auftrag, über den geltenden Bundesverkehrswegeplan zu sprechen. Während sich das Ministerium anderthalb Jahre vor dem Prozess gedrückt hat, wurden im Straßenbau täglich Fakten geschaffen.

### **Autobahnausbau: beschleunigt**

Mehr Straßen, so das Credo der FDP, führen zu flüssigerem Verkehr. Die Partei beharrt darauf, dass selbst das dichte deutsche Autobahnnetz beschleunigt ausgebaut werden müsse - und hat sich im Koalitionsausschuss im vergangenen März damit durchgesetzt. Insgesamt 145 Autobahnprojekte sollen schneller gebaut werden, um "Engpässe und Stauschwerpunkte zu beseitigen". Verkehrswissenschaftler:innen zitieren hingegen das Braess Paradoxon. Es besagt, dass mehr Straßen zusätzlichen Verkehr induzieren, also zu mehr Verkehr führen. Zu diesem Schluss kommt auch Greenpeace in einer Untersuchung, wie sich der Ausbau von Autobahnen (Spurerweiterungen) auf den Verkehrsfluss auswirkt. In einem Vorher-Nachher-Vergleich wurden dazu acht in den vergangenen zwölf Jahren ausgebaute Autobahnabschnitte sowie die Hauptverkehrsstraßen in der näheren Umgebung dieser Autobahnen ausgewertet. Das Ergebnis: Der Ausbau von Autobahnen führt zu mehr Engpässen. Es profitieren vor allem Schnellfahrer:innen außerhalb der Stoßzeiten.

### **Energiewende: vertagt**

Mit dem Streit der Ampel über Themen wie das Klimaschutzgesetz oder die künftige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland hat die FDP über Wochen und Monate nahezu alle wichtigen Klimaschutzmaßnahmen im Energiesektor aufgehalten oder torpediert. Vom Energieeffizienzgesetz über das Gebäudeenergiegesetz bis zum beschleunigten Ausbau der Wind- und Solarenergie reicht das Themenfeld. Dabei waren all diese Maßnahmen bereits im Koalitionsvertrag und in vorherigen Beschlüssen vereinbart worden. Viele der Schritte sind bis heute noch nicht oder nur stark verwässert umgesetzt.

Darüber hinaus verweigert Finanzminister Christian Lindner notwendige und im Koalitionsvertrag vereinbarte Haushaltsmittel wie das "Klimageld" oder Fördermittel zur Flankierung des Heizungsaustausches. Nur mit diesen Mitteln lassen sich Klimaschutzmaßnahmen sozial abfedern.

### **Essen in den Tank: Ja bitte**

Tag für Tag wird in der EU Agrosprit aus Weizen in Verbrennungsmotoren verheizt, mit dem sich 15 Millionen Brote backen ließen. Allein Deutschland braucht weltweit eine Anbaufläche von der Größe Sachsens, auf denen Nahrungs- und Futtermittelpflanzen angebaut werden, um die heimische Nachfrage nach Agrosprit zu decken. Dabei trägt die staatlich geförderte Beimischung zu fossilen Kraftstoffen nicht dazu bei, die CO<sub>2</sub>-Belastung des Verkehrs zu senken. Im Gegenteil: Der ausgedehnte Anbau zerstört weltweit direkt und indirekt wertvolle Naturräume und CO<sub>2</sub>-Senken. Werden diese sogenannten indirekten Landnutzungseffekte berücksichtigt, fällt die Klimabilanz des Agrosprits negativ aus. Verkehrsminister Volker Wissing bringen solche Fakten nicht von seinem Kurs ab. Er blockiert seit Monaten einen Vorstoß von Umweltministerin Steffi Lemke, der vorsieht, die staatlich vorgegebene Förderung der Beimischung von Ethanol und Biodiesel aus Nahrungs- und Futtermitteln bis 2030 auslaufen zu lassen. Denn bei der offiziellen Berechnung der Emissionen im Verkehrssektor bleiben die negativen Effekte des Flächenverbrauchs für

Agrosprit unberücksichtigt. Damit erscheint Wissings Versagen beim Klimaschutz auf dem Papier etwas weniger desaströs – ein teures Täuschungsmänöver, denn die Subventionen für den Agrosprit kosten die Verbraucher:innen pro Jahr knapp 1 Milliarde Euro.

Im Steuerrecht gezielte Impulse setzen, Bürger:innen und Unternehmen Perspektiven für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum eröffnen – so lauteten die Wahlversprechen der FDP. In der Regierungspraxis des Bundesfinanzministers und der FDP-Bundestagsfraktion ist davon wenig zu sehen. Dabei liefert die im vergangenen Jahr novellierte EU-Mehrwertsteuerrichtlinie die geeignete Vorlage für ein Steuermodell, das Anreize bietet, auf ökologisch erzeugte Produkte umzustellen.

## **Steuerbefreiung für Obst und Gemüse: Nein Danke**

Doch klimaverträgliche pflanzliche Lebensmittel von der Mehrwertsteuer zu befreien, um Verbraucher:innen zu entlasten und zu klimafreundlichem Konsum anzuregen, kommt der FDP nicht in den Sinn. Dabei wird diese Forderung nicht nur von Umweltorganisationen wie Greenpeace erhoben, sondern ebenso von Sozialverbänden und Verbraucherschützer:innen und trifft auf breite Zustimmung in der Bevölkerung. Um ihre Untätigkeit zu begründen, versteigen sich FDP-Abgeordnete zu Erklärungen, in denen sie bestreiten, dass sich mit unterschiedlichen Mehrwertsteuersätzen der Konsum lenken lasse – ein weiterer Beleg für mangelnde ökonomische Kompetenz bei den Marktliberalen.

## **Tierleid subventioniert**

Das System der industriellen Tierhaltung hat keine Zukunft. Längst überwiegt auch in der Landwirtschaft die Einsicht, dass es so nicht weitergehen kann. Immer mehr Menschen in Deutschland akzeptieren das millionenfache Leid der Tiere in viel zu engen Ställen nicht mehr. Der Lebensmitteleinzelhandel spricht sich ebenso wie große Fleischverarbeiter für einen Umbau der Tierhaltung aus. Eine von der alten Bundesregierung eingesetzte Expert:innenkommission hat schon vor Jahren beschrieben, was dieser Umbau kosten würde und wie er sich finanzieren ließe. Die Kommission favorisierte die Anhebung der Mehrwertsteuer von ermäßigten 7 auf reguläre 19 Prozent oder eine Tierwohlabgabe auf Fleisch und Milchprodukte. Damit würden die Konsument:innen dem Verursacherprinzip entsprechend dafür aufkommen, dass weniger Tiere besser gehalten werden. Und aus den Einnahmen könnten Betriebe, die ihre Ställe umbauen, gezielt gefördert werden. Dagegen steht allein die FDP. Gefangen in ideologischen Glaubenssätzen wiederholen liberale Politiker:innen, dass der Markt alle Probleme lösen soll, obwohl das seit Jahren nicht gelungen ist. Den Abbau der Subventionierung von Fleisch und Milch über die Mehrwertsteuer, der Jahr für Jahr rund 5 Mrd. Euro kostet, lehnen die Liberalen als Steuererhöhung ab. Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir fehlen so immer noch die Mittel, die überfällige Transformation der Tierhaltung endlich einzuleiten. So geht das Leiden in den Ställen und das Höfesterben weiter – und wenn es nicht gelingt, die Zahl der Tiere in der Landwirtschaft bis 2045 mindestens zu halbieren, ist auch das Ziel der Klimaneutralität in Deutschland unerreichbar.

Laut ARD-Deutschlandtrends erwartet auch nach den Beschlüssen des jüngsten Koalitionsausschusses fast die Hälfte der FDP-Anhänger:innen (48 Prozent) von ihrer Partei mehr Tempo beim Klimaschutz.

## **Wenn die Klimakrise alles ändert, bleibt die Frage: Wann ändert sich die FDP?**