

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2109

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2109



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Diskussion



Birmensdorferstr. 67, 2. OG
Postfach/C.P. 9177, 8036 Zürich
info@denknetz.ch
www.denknetz.ch
IBAN CH85 0900 0000 8745 0463 8



Das System- Change- Klimaprogramm

Beat Ringger, geschäftsleitender Sekretär des Denknetzes
Juni 2019

*Wer will, dass die Welt bleibt, wie sie ist, will nicht,
dass sie bleibt.
Erich Fried*

Vorwort

Der Weltklimarat macht unmissverständlich klar: Wir brauchen eine radikale Absenkung der Klimagas-Emissionen auf Netto Null bis 2050. Welche Massnahmen sind erforderlich, um diese Ziele zu erreichen? Lässt sich eine solche Absenkung im Rahmen der bestehenden Produktions- und Konsumarrangements erreichen, oder brauchen wir einen System Change? Der vorliegende Entwurf für ein System-Change-Klimaprogramm gibt Antworten auf diese Fragen.

Autor des Entwurfs ist Beat Ringger, geschäftsleitender Sekretär des Denknetzes. Ringger war in den 1990er-Jahren massgeblich an der eidgenössischen Verkehrshalbierungs-Initiative beteiligt, die eine Halbierung des Volumens des motorisierten Individualverkehrs innerhalb von zehn Jahren verlangt hatte – unter anderem aus Gründen der Klimaerwärmung. Der federführende Verein *umverkehR* setzte sich damals intensiv mit Fragen einer nachhaltigen Mobilität auseinander und erarbeitete dafür eine Reihe konkreter Konzepte und Vorschläge. Die *umverkehR*-Initiative kam im März 2000 zur Abstimmung und erzielte einen Ja-Stimmenanteil von 21.3%. Sie war von der Autolobby mit hohem Mitteleinsatz bekämpft und als viel zu radikal abgestempelt worden.¹ Der Programm-Entwurf von Ringger ist innerhalb des Denknetzes in mehreren Gruppen intensiv diskutiert worden und hat viele Kontroversen ausgelöst. Ein Teil der Einwände und Vorschläge ist in den Programmentwurf eingeflossen, ein anderer Teil ist kontrovers geblieben. Die Klimastreikbewegung hat – zusammen mit dem alarmierenden Bericht des Weltklimarates vom Oktober 2018 – eine öffentliche Debatte ausgelöst, in der die Dramatik der Lage ins Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit gerückt worden ist. Dies hat – auch innerhalb des Denknetzes – einen Schock ausgelöst und deutlich gemacht, wie dringlich das Thema ist und wie umfassend die Massnahmen sein müssen, wenn eine Klimapolitik in Gang kommen soll, die auf der Höhe der Zeit agiert². Die Auseinandersetzung über Art und Ausmass dieser Massnahmen hat jedoch erst gerade begonnen.

Das Denknetz beteiligt sich mit dem vorliegenden Diskussionspapier an diesen Debatten. Dabei sei nochmals unterstrichen, dass die Verantwortung für die Aussagen im vorliegenden Programmentwurf alleine beim Autor liegen und das Programm nicht als kollektiv erarbeitete Stellungnahme von Denknetz-Gremien gelten kann. Vielmehr soll der Text die Diskussion stimulieren – mit allen daran interessierten Personen innerhalb wie ausserhalb des Denknetzes. Stattfinden soll sie zum Beispiel online unter <http://www.denknetz.ch/klimaprogramm>, und an Veranstaltungen zu den verschiedenen Schwerpunkten des Programms und am Reclaim-Democracy-Kongress vom Februar 2020.

Das Denknetz bietet dafür einen geeigneten Rahmen. Es setzt sich seit vielen Jahren mit Fragen auseinander, die aufs Ganze der gesellschaftlichen Verhältnisse zielen und damit auf Fragen nach einem System Change. Denn darüber ist man sich in den Denknetz-Gruppen einig: Ohne grundlegende Veränderungen in Produktion, Konsum und Machtverteilung wird es nicht gehen.

Wenn man hundert Meter überqueren muss, um einer Katastrophe zu entgehen, dann ist es klar, dass 30 Meter, 50 Meter und auch 80 Meter nicht ausreichen. Wenn man in zehn Minuten mit der Katastrophe rechnen muss, dann ist klar, dass man nicht erst in zwanzig Minuten aufbrechen darf. Gleichzeitig ist es entscheidend, eine passende Richtung einzuschlagen. Darum, um Richtung und Entschlossenheit, geht es jetzt. Wir haben für die Debatte dazu nur begrenzt Zeit – gerade deshalb muss sie nun ernsthaft und kritisch geführt werden.

¹ Hinter vorgehaltener Hand billigte der damalige FDP-Präsident Steinegger der Initiative zu, sie sei „der Zeit voraus“. Das ist von Interesse, weil es eine weit verbreitete Haltung zum Ausdruck bringt. „Im Grunde“ wissen viele, „was es geschlagen hat“. Doch wenn es darum geht, daraus die Konsequenzen zu ziehen, dann wollen sie hinten in der Schlange anstehen: Nicht wir, nicht jetzt. Später – vielleicht. Im Übrigen war die *umverkehR*-Initiative ihrer Zeit nicht voraus, sondern zeitgemäss: Eine Halbierung des motorisierten Individualverkehrs hätte damals ausgereicht, um auf einen zu jener Zeit noch angemessenen Absenkungspfad bei den Klima-Emissionen zu kommen. Heute ist dies nicht mehr der Fall.

² Das Denknetz hat sich immer wieder mit Grundfragen einer nachhaltigen Politik auseinandergesetzt, u.a. in den *Thesen zu Wirtschaftswachstum, Umweltschutz, Wohlstand* (2013), mit Diskursübersichten zu Wirtschaftswachstum (2011) und Ökosozialismus (2016) oder mit den Denknetz-U35-Thesen zu *Kapitalismus versus Klima*. Konkretere Fragestellungen im Zusammenhang mit Umwelt- und Klimapolitik standen jedoch nicht im Fokus der Denknetz-Arbeiten, weil wir davon ausgegangen sind, dass diese Themenfelder durch die Vielzahl von umweltpolitischen NGO ausreichend abgedeckt seien. Siehe <http://www.denknetz.ch/wachstumskritik-energie-klima/>

1. System Change

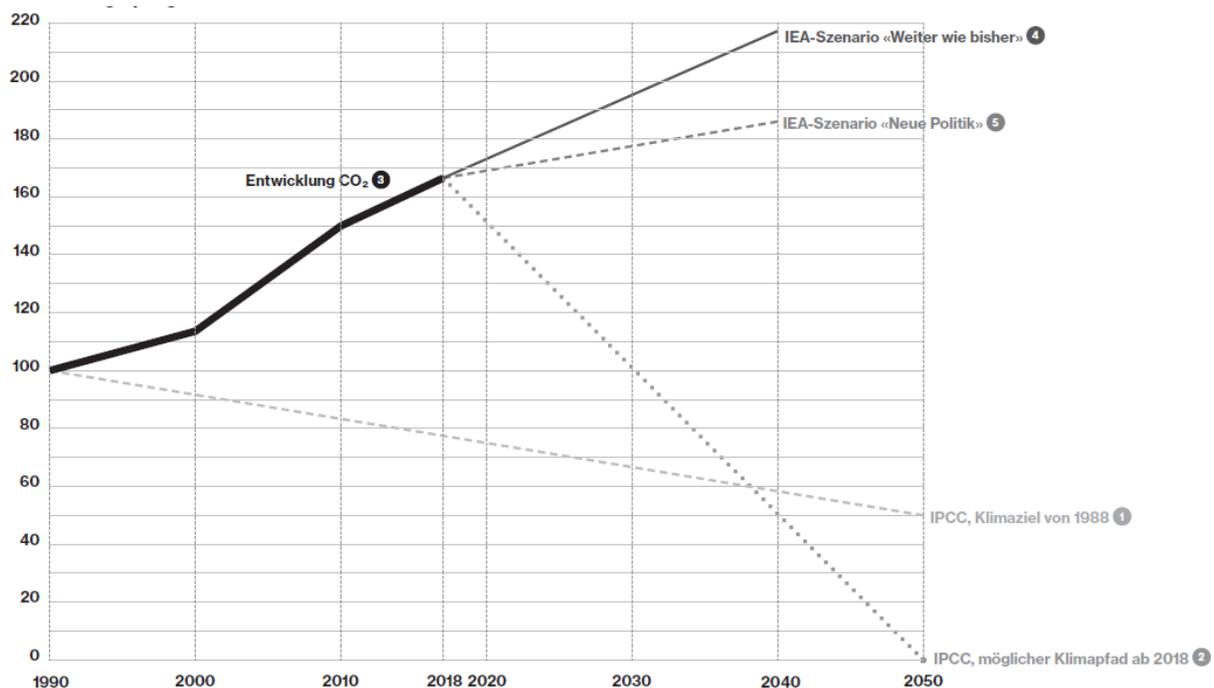
1.1. Die Herausforderung

Gemäss den Aussagen des Weltklimarates IPCC müssen wir den Ausstoss von klimarelevanten Gasen bis ins Jahr 2050 auf Netto Null reduzieren, wenn wir verhindern wollen, dass in absehbarer Zeit Dutzende, wenn nicht Hunderte von Millionen Menschen an Leib und Leben bedroht sind, viele von ihnen zu Klimaflüchtlingen werden, die Landwirtschaft weiträumig kollabiert und die menschliche Zivilisation insgesamt gefährdet wird. Damit verbleibt uns ein historisch kurzes Zeitfenster von wenigen Jahren, um solche Katastrophen zu vermeiden und den dafür erforderlichen Wandel in Gang zu setzen³. Die nachstehende Grafik veranschaulicht das Ausmass der Herausforderung. Hätten wir bereits 1990 begonnen, den Ausstoss von klimarelevanten Gasen zu reduzieren, so hätte ein aus heutiger Sicht gemässiger Absenkungspfad ausgereicht (IPCC-Vorschlag von 1988, Kurve 1 in der Grafik). Da jedoch der jährliche Ausstoss von klimarelevanten Gasen seit 1990 auf beinahe 170% des damaligen Wertes angestiegen ist (3), reicht ein solcher Absenkungspfad nicht mehr aus. Denn CO₂ bleibt über Jahrzehnte klimawirksam. Wir emittieren CO₂ also nicht in ein kurzfristig arbeitendes

Kreislaufsystem, sondern in eine sogenannte ‚Senke‘, die, wenn sie einmal gefüllt ist, dies auch für lange Zeiträume bleibt. Deshalb ist der IPCC 2018 zum Schluss gekommen, dass wir nun viel radikaler absenken müssen, und dies überdies von einem höheren Ausgangsniveau aus (2). Netto Null Klimaemissionen im Jahr 2050 ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Der in der Grafik ersichtliche Knick von der aktuellen Entwicklung auf diesen Absenkungspfad hin macht deutlich, wie gross die Herausforderung ist – und wie entschlossen wir handeln müssen, wenn wir eine Chance haben wollen, Katastrophen von unermesslichem Ausmass zu vermeiden.

Wir haben nun vielleicht zwei, drei Jahre Zeit, um uns zu ‚sortieren‘ und zu definieren, mit welchen zentralen Massnahmen wir den nötigen Kurswechsel in Gang bringen. Danach müssen wir handeln. Je länger es dauert, bis wir einen entschlossenen Wandel auslösen, umso mehr geraten wir in ökologische, soziale und politische Turbulenzen, und umso heftiger fallen die künftig nötigen Massnahmen aus.

³ Der Weltklimarat (ICPP) veröffentlichte unter dem Titel „Global Warming of 1.5°C“ am 8.10.2018 einen Bericht, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt. Der Bericht verlangt eine Begrenzung der Klimaerwärmung auf 1.5°C, weil bei einem Überschreiten dieser Schwelle vermehrt mit unkontrollierbaren Kippeffekten gerechnet werden muss. Das offizielle Summary des Berichts findet sich in englisch unter https://report.ipcc.ch/sr15/pdf/sr15_spm_final.pdf. Die Heinrich-Böll-Stiftung hat eine deutsche Zusammenfassung publiziert: <https://www.boell.de/de/radicalrealism>. Die Geschichte, Bedeutung und Arbeitsweise des Weltklimarates schildert Marcel Hänggi in seinem Buch Null Öl. Null Gas. Null Kohle (Zürich, 2018, S. 38 ff).



Die Grafik zeigt die Aufwärtsentwicklung der weltweiten Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) aus fossiler Energie bis 2018 sowie die CO₂-Szenarien der internationalen Energieagentur (IEA) bis 2040 im Vergleich mit den absinkenden Klimazielen, alles indiziert: 1990 = 100.

Quellen: IEA, IPCC, Berechnungen Hanspeter Guggenbühl/ Grafik: Ostschweizer Kulturzeitschrift Saiten. Publikation mit freundlicher Genehmigung von Hanspeter Guggenbühl.

Leider ist der gegenwärtige politische Mainstream weit davon entfernt, die Bedrohungslage angemessen zur Kenntnis zu nehmen. Und leider gilt dies nicht nur für die Klimaleugner*innen oder die rechtsbürgerlichen Politiker*innen, die entweder gar nichts tun oder alles auf den zwiespältigen Handel mit Emissionszertifikaten abschieben wollen. Leider gilt dies auch für weite Kreise, die für einen ökologischen Wandel eintreten, aber in Vorstellungen gefangen sind, dies lasse sich alleine mit technischen Innovationen und marktconformen Instrumenten bewerkstelligen, ohne die herrschenden Machtverhältnisse und die heutigen Lebens- und Konsumgewohnheiten ernsthaft zu verändern.

1.2. Sackgasse Elektro-Auto

Dies gilt in besonderem Masse für die Verheissungen, mit denen das Elektro-Auto angepriesen wird. Deshalb gehen wir an dieser Stelle ausführlicher darauf ein. Das Versprechen lautet: Dank dem Umstieg auf das E-Auto gelingt es, die Mobilität auf Emissionsfreiheit umzubauen, ohne die Mobilitätssysteme und –gewohnheiten umstellen zu müssen. Auf den ersten Blick scheint dies tatsächlich der Fall zu sein. E-Autos produzieren keine Abgase, sind im Betrieb also emissionsfrei. Dennoch führt die Vorstellung, mit der Umstellung des heutigen fossilen

Fahrzeugparks auf einen E-Fahrzeugpark wirksame Klimapolitik machen zu können, in eine gefährliche Sackgasse. Diese Vorstellung entspricht zwar den Wünschen mancher Autokonzerne. Doch sie wird die Klima- und Umweltprobleme verschärfen, statt zu ihrer Lösung beizutragen. Und sie stiftet unselige Verwirrung: Denn manch ein leider zutreffendes Argument gegen E-Autos kann von jenen ins Feld geführt werden, die damit den Klimaschutz insgesamt zu diskreditieren versuchen. Der Streit pro und contra E-Autos erscheint dann als Streit pro und contra Klimapolitik – eine Konstellation, die alle wesentlichen Ansätze von Klimaschutz zu blockieren droht.

Wie fragwürdig die E-Auto-Strategie ist, wird bereits unter dem Gesichtspunkt der für den Betrieb eines E-Auto-Fahrzeugparks erforderlichen Strommenge deutlich. Für Deutschland hat die Heinrich-Böll-Stiftung dazu drei Studien verglichen (böll.brief: Mehr Strom bitte! November 2018). In den Studien wird ein künftiger *zusätzlicher* Strombedarf für die Elektrifizierung des deutschen Strassenverkehrs prognostiziert, der zwischen 28.7% und 55.1% des gesamten (!) Bruttostromverbrauchs Deutschlands des Jahres 2017 liegt (S.14, Prozentberechnung BR). Dieser zusätzliche Strombedarf konkurriert nicht nur mit der geforderten Energiewende weg von AKW und

Kohlekraftwerken⁴; er konkurriert überdies auch mit den Erfordernissen, die aus der Ablösung der fossilen Heizsysteme entstehen. Diesbezüglich stehen Wärmepumpen im Vordergrund, die zu beinahe 100% mit Strom betrieben werden, und die für die eine klimafreundlichere Wärmeversorgung des Gebäudeparks massiv gefördert werden müssen. Der dadurch entstehende zusätzliche Strombedarf hat Priorität und darf durch eine E-Auto-Flotte nicht konkurrenziert werden. Das Projekt einer Ablösung der heutigen fossilen Autoflotte durch eine E-Autoflotte ist also alleine schon wegen der erforderlichen Antriebs-Strommenge in einer klimafreundlichen Perspektive nicht realisierbar. Es braucht vielmehr grosse Anstrengungen, um die Stromproduktion nur schon für den heutigen Bedarf (d.h. noch ohne ein hohes Zusatzaufkommen von E-Autos) auf Nachhaltigkeit umzustellen. Wenn auf diesen Bedarf nun noch eine gewaltige zusätzliche Nachfrage für E-Autos draufgepackt wird, ist absehbar, was geschieht: Die E-Mobilität heizt den Einsatz von Kohlekraftwerken und von AKW an. Das ist noch nicht das Ende der schlechten Nachrichten: Für die Herstellung eines E-Autos muss nämlich mehr Energie aufgewendet werden als für die Herstellung eines konventionellen Benziners. Der Grund sind die Batterien, deren Produktion energieaufwändig ist. Weiter: Batterien sind schwer und führen dazu, dass vergleichbare E-Autos mehr Gewicht auf die Waage bringen als konventionelle Autos – ein Gewicht, das wiederum mittransportiert werden muss. Für die Herstellung der Batterien wird der Bedarf an Kupfer und an sogenannten seltenen Erden in die Höhe getrieben. Abbau und Gewinnung dieser Rohstoffe sind für die Umwelt jedoch oft bedenklich und vergrössern zudem die Umweltbelastungen in manchen Ländern des globalen Südens⁵. Schliesslich müssen auch Rebound-Effekte beachtet werden – etwa demjenigen, der in Norwegen zu beobachten ist. Norwegen ist das Land, das den gegenwärtig grössten Anteil an E-Autos aufweist. Dabei hat sich erwiesen, dass die Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs nach der Anschaffung eines E-Autos von 23% auf 4% gesunken ist (!) –

⁴ Alleine der Anteil der Kohlekraftwerke an der globalen Stromversorgung beträgt immer noch bedenkliche 40%. Siehe u.a. <https://www.energiestiftung.ch/fossile-energien-weltweit-kohle.html> (gelesen am 9.6.19)

⁵ Die Zeitschrift ‚Global‘ der entwicklungspolitischen Arbeitsgemeinschaft Alliancesud veröffentlichte dazu in der Ausgabe Nr.73 vom Frühling 2019 eine Infografik (S.28). Demnach sind für eine „saubere“ Elektrizitätsgewinnung aus erneuerbaren Quellen bis 2050 total 670'000 Tonnen seltene Erden und Metalle erforderlich, wenn die E-Auto-Strategie vorangetrieben wird. Dadurch werden im globalen Süden folgende Umweltbelastungen ausgelöst: 40.2 Mia. m³ toxische Gase (Schwefelsäure, Flusssäure), 938'000 Tonnen radioaktive Abfälle und 134 Tonnen übersaueretes Wasser (nicht mehr trinkbar, gefährdet die Biodiversität).

weil die Leute es dank E-Autos nun gerne etwas bequemer haben wollen und dabei irrigerweise annehmen, E-Autos seien klimaneutral⁶. Das heisst, dass E-Autos ausgerechnet den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr kannibalisieren. Und schliesslich würde die Favorisierung der E-Autos bedeuten, die gegenwärtige Material- und Energieschlacht im Bereich der Produktion der Automobile erheblich *auszuweiten* – schliesslich blieben wir auf dem Pfad der Autogesellschaft, auf dem uns weite Teile der Erdbevölkerung nachfolgen würden, die heute noch nicht über Automobile verfügen (siehe zur Problematik auch Hartung 2018, Wolf 2019)⁷.

Das bedeutet nicht, dass Forschung und Entwicklung im Bereich elektrischer Antriebe preisgegeben werden sollten. Im Gegenteil: Ein massgebender Teil des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Tram, Elektrobusse) basiert ja bereits auf Strom, und öffentliche Verkehrsmittel müssen künftig eine weitaus zentralere Rolle spielen als heute. Und wenn Leute vom fossil betriebenen Auto auf ein E-Bike umsteigen, dann ist das eine gute Sache. Erinnert sei auch an das Twike, das schon vor 35 Jahren an der ETH Zürich entwickelt worden ist: Ein Doppelliege-Fahrrad mit Kunststoff-Verschaltung und Elektro-Hilfsmotor, geeignet für zwei Personen und alltägliche Nutzlasten. Dieses Twike weist einen Energieverbrauch auf, der dem Äquivalent von einem Liter Benzin auf 100 km entspricht. Leider wurde es nie in grossen Serien hergestellt und blieb ein Nischenprodukt. Eine Rolle spielt auch, dass Elektromotoren gegenüber Verbrennungsmotoren wesentlich bessere Verschleisswerte aufweisen – und damit eine potenziell höhere Lebensdauer. Das ändert aber nichts daran, dass wir aus der Autogesellschaft aussteigen und die Mobilitätssysteme umkrepeln müssen. Ein Mix von sogenanntem Langsamverkehr⁸ und öffentlichem Verkehr muss den Grossteil des heutigen Autoverkehrs ersetzen. Im Rahmen eines

⁶ Umwelt- und Prognose-Institut UPI (August 2017). Ökologische Folgen von Elektroautos. UPI-Bericht Nr.79 (2. aktualisierte Auflage, S. 40). http://www.upi-institut.de/UPI79_Elektroautos.pdf (gelesen am 17.5.19)

⁷Hartung Alfred (2018): Elektro-PKW – eine ökologische Modernisierung der Automobilität? In: Prokla 193 Automobilität, Ökologie, Krise. Münster
Wolf Winfried (2019): Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt. Wien.

⁸ „Langsamverkehr“ ist eine etablierte Bezeichnung für Fuss- und Fahrradverkehr. Allerdings sind Fahrrad-Fahrende in Städten oftmals gleich schnell oder schneller unterwegs als Autofahrende – insofern ist die Bezeichnung irreführend.

solchen Mobility- System-Change könnte es dann durchaus Sinn machen, den verbleibenden individuellen Verkehr auf Elektroantriebe umzurüsten⁹.

1.3. Materialschlacht beenden

Das Gros der Treibhausgas-Emissionen entsteht in fünf Bereichen¹⁰. Zum ersten schlägt der unmittelbare Verbrauch an Benzin, Diesel und Kerosin *im Transportbereich* zu Buche (Strassen-, Flug- und Schiffsverkehr). Der zweite relevante Sektor ist die *Umwandlung von fossiler in elektrische Energie* (Gas- oder Kohlekraftwerke). Der dritte grosse Brocken ist der Verbrauch von fossiler Energie in der *Gebäudetechnik* (Heizen). Der vierte Sektor sind jene *Industrien*, die entweder direkt fossile Energie verbrauchen oder einen enormen Bedarf an Strom aufweisen, der eben

⁹ Zur Problematik der E-Autos abschliessend ein weiteres Zitat von der Web-Site *ecomento.de*, nach eigenem Bekunden „das große und tagesaktuelle Elektroauto- & E-Mobilitäts-Portal für den deutschsprachigen Raum“. Das Portal lässt vereinzelt auch kritische Stimmen zu Wort kommen, etwa Prof. Jörg Wellnitz, der an der Technischen Hochschule Ingolstadt (THI) zum Thema E-Mobilität und Wasserstoff forscht. Er fährt selbst ein Elektroauto, sieht in der alternativen Antriebsart aber eine Nischentechnologie. Die E-Mobilität funktioniert vor allem dann, wenn die Route im Vorhinein bekannt ist. „Das E-Auto ist nicht der Antrieb der Zukunft für den individuellen Massenmarkt“, so Wellnitz im Gespräch mit *Autohaus.de*. Er begründete dies unter anderem damit, „dass man in der Gesamtbetrachtung kaum CO₂“ einspare und bereits bei kleineren Stückzahlen mit großem Aufwand Lithium, Kobalt und seltene Erden einsetzen müsse. Außerdem seien „deutlich größere Strommengen“ nötig. Der Forscher glaubt, dass bei den angekündigten Elektroauto-Offensiven der Hersteller der Verkauf von mehr Fahrzeugen im Mittelpunkt steht. Stromer würden Verbrenner „nicht eins zu eins ersetzen, sondern die Produktpalette erweitern“. Als Beispiel nannte er den kommenden VW I.D. mit Batterie-Antrieb, der kein Ersatz für den Golf sei, sondern lediglich eine Ergänzung ist“, sagte er. Wellnitz äussert weiter seine Skepsis gegenüber der Ehrlichkeit der Autobranche, die sich so plötzlich für E-Antriebe erwärmt. Den Autobauern gehe es demnach vor allem darum, mit Elektroautos den Flottenverbrauch ihres Angebots zu senken und so strengere EU-Vorgaben zu erfüllen. Ziel ist damit nicht der Umbau in Richtung E-Autos, sondern vor allem die Sicherung der Verkaufszahlen von fossil betriebenen Autos.
<https://ecomento.de/2019/02/06/forscher-die-batterie-als-energetraeger-ist-energetisch-unsinnig/> (gelesen am 9.4.2019)

¹⁰ Siehe dazu auch https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Greenhouse_gas_by_sector_2000_de.svg (gelesen am 17.5.19)

teilweise wiederum aus Kohle oder Gas gewonnen wird. Ein besonderer Fall ist dabei die Zementherstellung. Bei der chemischen Umwandlung von Kalkstein zu Zementklinker wird unmittelbar Kohlendioxid freigesetzt. Weil überdies die Zementherstellung energieintensiv ist, ist sie die Ursache für beträchtliche 8% der weltweiten CO₂-Emissionen¹¹. Dazu kommt schliesslich die *Massentierhaltung*. Dem Verdauungstrakt des Viehs entweicht Methan. Weil Methan im Hinblick auf den Treibhauseffekt 28 Mal schädlicher ist als CO₂, spielen diese Emissionen trotz viel kleinerer Mengen eine relevante Rolle, und die Landwirtschaft schlägt mit einem Anteil von 14% am Treibhauseffekt zu Buche. Diese fünf Sektoren sind vielfach miteinander gekoppelt. Ein Beispiel: Für die Herstellung eines Autos sind grosse Mengen an Rohstoffen erforderlich (Eisen, Kupfer etc.), deren Gewinnung und Verarbeitung energieintensiv ist. Im Bau von Strassen und Brücken wiederum kommt häufig Beton (Zement) zum Einsatz. Eine Absenkung des Anteils fossiler Heizungen wird massgeblich mit Wärmepumpen erreicht, die aber wiederum für den Betrieb beträchtliche Mengen an Strom erfordern, der immer noch zu hohen Anteilen aus der Verbrennung von fossilen Energieträgern oder aus AKW gewonnen wird. Deshalb gibt es zwei ganz zentrale Grundsätze, die wir beachten müssen, wenn wir den Klimawandel ernsthaft bekämpfen wollen. *Erstens müssen wir den Blick auf die Gesamtsysteme richten. Verlagerungen aus einem Bereich in einen anderen (z.B. dadurch, dass Öl oder Gas durch Strom ersetzt wird, der wiederum aus Kohle oder Gas gewonnen wird) sind Augenwischerei. Zweitens müssen wir dringend aus der Energie- und Materialschlacht aussteigen, in die wir in den letzten Jahrzehnten verheddert worden sind.*

Nichts verkörpert diese Schlacht besser als der motorisierte Individualverkehr. Ein durchschnittliches Auto wiegt 1.4 Tonnen, transportiert im Schnitt rund 100-150 kg Nutzlast, steht 23 von 24 Stunden pro Tag nutzlos in der Gegend herum, löst im Betrieb einen unglaublichen Bedarf an Platz aus und ist für weitere Folgeschäden verantwortlich (Unfälle, Lärm, Stau, Stress). Das ist absurd und unhaltbar. Wir müssen diese Verschwendung beenden, statt sie unter grünem Mäntelchen fortzusetzen.

¹¹ <https://www.fr.de/wissen/darum-zement-produktion-klimaschaedlich-11018039.html>, gelesen am 17.5.19

1.4. Klimagerechtigkeit

In den Ländern des globalen Nordens braucht es also eine markante Änderung der Lebensgestaltung und der Konsumgewohnheiten, wenn wir die menschliche Zivilisation bewahren wollen. Manche werden einwenden, dies sei ja wohl sachlich gerechtfertigt, aber nicht durchsetzbar, weil „die Leute“ nicht zu den erforderlichen Umstellungen bereit seien. Nichts scheint uns falscher als diese Annahme. „Die Leute“ wissen genau, dass nur dann Aussicht auf Erfolg besteht, wenn wir konsequent handeln. Und sie wissen, dass die heute weit verbreitete konsumistische Lebensführung dabei nicht Bestand haben kann. Deshalb verhält es sich gerade umgekehrt. „Die Leute“ können für den nötigen Wandel gewonnen werden, wenn die dafür vorgeschlagenen Massnahmen plausibel sind – auch und gerade wenn diese Massnahmen unsere Alltagsgewohnheiten verändern.

Was allerdings niemand gerne hat – und zwar zu Recht – ist, wenn sie oder er für dumm verkauft wird. Was nicht angeht, ist, dass von den normalen Leuten Umstellungen in der Lebensgestaltung verlangt werden, während sich die Entscheidungsträger*innen in Wirtschaft und Gesellschaft aus ihrer Verantwortung davonschleichen und die Reichen ihren verschwenderischen Lebensstil beibehalten. Deshalb muss die Klimapolitik diejenigen Kräfte in die Verantwortung nehmen, die in dieser Gesellschaft über die meiste Macht und über die meisten materiellen Ressourcen verfügen. Alle Versuche, die Kosten des Klimaschutzes auf die breite Bevölkerung abzuwälzen und gleichzeitig grosse Vermögen vor dem Zugriff zu bewahren sowie wichtige Machtzentren unangetastet zu lassen, werden scheitern – zu Recht. Denn damit wäre nichts gewonnen: Es ist dieselbe Dynamik und es sind dieselben Machtzentren, die soziale Ungleichheiten produzieren und gleichzeitig auch den Klimawandel und die Umweltzerstörung antreiben.

Was innerhalb einzelner Länder gilt, gilt in noch verstärktem Mass im globalen Rahmen. Jedem Land der Welt steht eine bestimmte Menge Treibhausgase zu, die es emittieren darf – und zwar im Zeitraum vom Beginn der Industrialisierung an bis 2050, wenn netto Null erreicht sein muss. In einer solchen Betrachtung hätten Europa, die USA, Kanada, Australien und Japan ihr Kontingent schon längst verbraucht. Umso wichtiger ist nun, dass gerade diese Länder die von ihnen verursachten Emissionen so rasch wie irgend möglich zurückfahren. Jeder Versuch, die Emissionen weiterhin in den Süden und in die Schwellenländer zu externalisieren, muss unterbunden werden. Dieses Gebot wird noch dadurch akzentuiert, dass es vor allem die Bevölkerungen in den Ländern des globalen Südens sind, die am stärksten unter der

Klimaerwärmung zu leiden haben. Zum Beispiel deshalb, weil sie in klimatischen Regionen leben, in denen klimatische Veränderungen besonders starke Formen annehmen (z.B. Dürreperioden, Wirbelstürme oder übermässiger Regen). Oder deshalb, weil sie wegen ihrer Armut kaum über die Mittel verfügen, sich mit baulichen Massnahmen gegen Folgen des Klimawandels zu wappnen. Zum Beispiel ist Bangladesch bei einem Ansteigen des Meeresspiegels zu rund zwei Dritteln seiner Landfläche von Überschwemmungen bedroht, die eine Weiterführung von Landwirtschaft und Besiedelung gefährden. Doch während die Niederlande enorme Investitionen in Dämme und Hochwasserschutz investieren können, fehlen diese Mittel in armen Ländern wie Bangladesch. Schliesslich muss auch in Rechnung gestellt werden, dass in vielen Ländern des globalen Südens ein enormer Nachholbedarf an Gütern des täglichen Lebens, an Basisinfrastrukturen und an Einrichtungen der Gesundheitsversorgung sowie der sozialen Sicherheit besteht.

Aus Gründen der Klimagerechtigkeit müssen sich deshalb die reichen Länder dreifach engagieren: Für einen rigorosen Rückbau der von ihnen verursachten Emissionen, für ein Leben in Würde für alle weltweit, und – drittens – für die Bewältigung der Klimaschäden in armen Ländern. Die Hälfte der von uns vorgeschlagenen Klima-Vermögensabgabe (rund 120 Mia. CHF) soll für diese Aufgaben bereitgestellt werden (siehe Programmpunkt 16).

1.5. Massgebend: Treibhausgas-Fussabdruck, nicht nur Treibhausgas-Inventar

Zu einer globalen Sicht gehört nun allerdings auch, auf die ganz erheblichen Mängel bei der üblichen Bestimmung von Reduktionszielen hinzuweisen. In Kyoto wurde vereinbart, dass die Länder ihre Reduktionsziele einzig aufgrund der Emissionen von Treibhausgasen innerhalb ihrer Landesgrenzen festlegen (gemessen in sogenannten CO₂-Äquivalenten oder CO₂eq¹²). Warum ist dies irreführend und für eine wirksame Klimapolitik gefährlich? Erstens werden dabei die

¹² Neben CO₂ tragen andere Gase ebenfalls zur Erwärmung der Atmosphäre bei. Die Wirkung dieser anderen Gase wird in die Wirkung einer bestimmten Menge von CO₂-Emissionen umgerechnet, um eine einheitliche Quantifizierung der Gesamtwirkung ausdrücken zu können. So „beträgt das CO₂-Äquivalent für Methan bei einem Zeithorizont von 100 Jahren 28: Das bedeutet, dass ein Kilogramm Methan innerhalb der ersten 100 Jahre nach der Freisetzung 28-mal so stark zum Treibhauseffekt beiträgt wie ein Kilogramm CO₂. Bei Distockstoffmonoxid beträgt dieser Wert 265“ (<https://de.wikipedia.org/wiki/Treibhauspotential>, gelesen am 15.5.19).

Klimaemissionen des Flugverkehrs und des transnationalen Schiffverkehrs vollständig ignoriert. Und zweitens wird mit der alleinigen Ausrichtung auf nationale Emissionen ausgeblendet, welche Emissionen durch den Verbrauch von im Ausland produzierten Gütern und Energien ausgelöst werden. Stellen wir uns vor, die Welt bestünde nur aus zwei Ländern: Land A ist reich, lässt aber sämtliche Güter seines Bedarfs im ärmeren Land B produzieren. Die klimarelevanten Emissionen, die im Zusammengang mit der Güterproduktion anfallen, entstehen demnach im Land B. Die Klimabilanz des Landes A ist deshalb massiv geschönt. Überdies wäre Land A in einer nationalbornierten Politikauffassung versucht, seine Klimapolitik vollständig auf diese Auslagerung der Emissionen ins Land B auszurichten. Etwa dadurch, dass Land A seine fossilen Autos durch Elektro-Autos ersetzt, die im Land B hergestellt werden, und gleichzeitig auch noch den zusätzlichen, für den Betrieb der E-Autos erforderlichen Strom aus dem Land B bezieht. Land A hätte dann eine lupenreine Kyoto-Weste. Land B allerdings stünde miserabel da.

Es ist offensichtlich: Die Schweiz ist ein Land vom Typ A. Pro Kopf der Bevölkerung betragen seine in CO₂eq gemessenen Emissionen ungefähr 6 Tonnen pro Jahr – ein im internationalen Vergleich tiefer Wert. Ganz anders sieht es aus, wenn man sämtliche Emissionen einbezieht, die in den importierten Produkten stecken. Dieser zweite Wert wird Treibhausgas-Fussabdruck genannt. Das Bundesamt für Statistik hat im Februar 2018 dazu Berechnungen publiziert. Nach diesen Berechnungen verursacht die Schweiz jedes Jahr pro Kopf Emissionen in der Grössenordnung von 14 Tonnen CO₂-Äquivalente, also mehr als das Doppelte des Kyoto-Wertes¹³.

Es kann nicht der geringste Zweifel daran bestehen, dass die Klimapolitik sämtlicher Länder nicht nur an der Kyoto-Messmethode (Treibhausgasinventar), sondern auch an ihrem Treibhausgas-Fussabdruck gemessen werden muss. Die Reduktionsziele müssen in beiden Berechnungsarten angestrebt und erreicht werden. Alles andere würde dazu führen, dass sich die globalen Ziele nicht erreichen lassen – zum Schaden aller. Überdies würden die reichen Länder massiv begünstigt. Deshalb darf es auch keine nationalbornierte Klimapolitik geben – schon gar nicht seitens der reichen Länder, die über weitaus mehr Ressourcen für einen erfolgreichen System Change verfügen als ärmere Länder.

1.6. System Change

Die Bedrohungslage ist seit 30 Jahren jedem bekannt, der sich mit den klimatischen Veränderungen beschäftigt. Sie wird in unzähligen Berichten, Büchern und Filmen thematisiert. Dennoch hat sich in diesen 30 Jahren die Lage massiv verschärft. Statt zum Beispiel die Begrenztheit der gut erschliessbaren Ölvorkommen als Change für den Ausstieg aus der Carbon-Gesellschaft zu nutzen, sind in diesen Jahren immer neue belastende und riskante Fördermethoden entwickelt und vorangetrieben worden (Fracking, Gewinnung aus Teersand, Tiefseebohrungen, geplante Ausbeutung der Arktis). Das hat tiefliegende Gründe. Das ist nicht einfach der „Unvernunft der Menschen“ geschuldet, auch nicht nur der Gier einiger weniger Manager. Das hat Systemgründe, und deshalb braucht es einen System Change.

System Change heisst: Wir müssen den Schalter umlegen. Der Schalter steht heute auf Systemerhalt. Systemische Veränderungen sollen vermieden werden – *koste es, was es wolle*. Aus diesem Grund werden so enorme Mittel aufwendet, um etwas zu tun, was sonst nur kleine Kinder tun: Die Wirklichkeit mit aller Kraft zu leugnen.

Laut Wikipedia wurden in den USA „zwischen 2000 und 2016 rund 2 Mia. Dollar für Klima-Lobbyismus investiert. Hierbei gab die fossile Energiebranche etwa zehnmal so viel Geld aus wie Erneuerbare-Energien-Unternehmen und Umweltschutzorganisationen zusammen“¹⁴.

Interessant ist der berühmte Tweet des Klimawandel-Leugnens Donald Trump. Der Tweet lautet: „The concept of global **warming** was created by and for the Chinese in order to make U.S. manufacturing non-competitive“ (Das Konzept der Klimaerwärmung ist von den Chinesen für die Chinesen erfunden worden, um die US-Industrie ihrer Konkurrenzfähigkeit zu berauben“)¹⁵. Trump legt offen, warum in Sachen Klimaschutz viel zu wenig geht: Wegen der Vorherrschaft des konkurrenzgetriebenen Kapitalismus. In dieser Gesellschaftsordnung werden alle gegen alle in Konkurrenz gesetzt: Unternehmen gegen Unternehmen, Wirtschaftsstandorte gegen Wirtschaftsstandorte. In einem solchen Konkurrenz-Regime hat derjenige verloren, der mehr Kosten hat. Klimaschutz aber kostet (zumindest kurzfristig).

¹⁴

https://de.wikipedia.org/wiki/Leugnung_der_menschenge_machten_globalen_Erw%C3%A4rmung (gelesen am 31.1.19).

¹³ Quelle: Bundesamt für Statistik BfS (2018). Luftemissionskonten: Mehr als 60% des Treibhausgas-Fussabdrucks entstehen im Ausland. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.assetdetail.4322942.html> (gelesen am 24.4.19)

¹⁵ Eine lange Liste von klimaleugnenden und/oder zynischen Klima-Tweets von Trump findet sich unter https://twitter.com/search?q=climate%2C+OR+warming+from%3ArealDonaldTrump&ref_src=twsrc%5Etfw (gelesen am 31.1.19).

Der Schalter steht allerdings nicht nur bei der Erdöllobby und bei Klimaleugnern wie Donald Trump auf System-Change-Vermeidung. Leider hat sich eine entsprechende Ausrichtung auch in vielen Umweltverbänden durchgesetzt. Das hat viel mit der Geschichte der letzten Jahrzehnte zu tun. In den siebziger, den achtziger und den beginnenden neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts hatte sich bereits einmal eine einflussreiche globale Umweltbewegung formiert. Stichworte wie Anti-AKW-Bewegung, Waldsterben, der Club of Rome und die Uno-Umweltkonferenz von 1992 in Rio de Janeiro stehen für diese Periode. In der gleichen Zeit setzte aber auch der Neoliberalismus zu seinem Siegeszug an – und schaffte es, diese erste globale Umweltbewegung zu vereinnahmen und damit weitgehend zu entzweifeln.

Der theoretische Kern dieser Neoliberalisierung ist die Aussage, Umwelt- und Klimaschutz sei dann besonders wirksam, wenn er sich auf Marktmechanismen abstütze. Mittels Lenkungsabgaben müsse man dafür sorgen, dass die Umweltkosten ins Wirtschaftssystem hineingetragen (internalisiert) würden¹⁶. Allenfalls könne man auch mit Anreizen arbeiten oder gar ganz neue, künstliche Märkte schaffen (was mit dem Handel von CO₂-Emissionsrechten auch gemacht worden ist). Der politische Kern dieser Ausrichtung besteht in der Hoffnung, mit den Mächtigen der Welt einen Deal machen zu können: Ihr helft mit, die Umwelt- und Klimakosten in die Wirtschaftsprozesse zu internalisieren, und dafür helfen wir euch, Verbote und Vorschriften möglichst zu beschränken und jede Form von System Change auszuschliessen. Selbstverständlich muss Klimapolitik in einer geldbasierten Ökonomie mit monetären Mitteln arbeiten. Sie muss sogar sehr stark in die heutigen Geldflüsse eingreifen. In diesem Klimaprogramm tun wir dies vor allem mit dem Vorschlag eines Klimabonus und einer einmaligen Klimaabgabe auf grossen Vermögen (Punkte 7 und 16). Doch diese Mittelwahl darf nicht einer Ideologie der „effizienten Märkte“ unterworfen werden. Denn wenn man das tut, bleibt man in der Logik ebendieser Märkte gefangen. Zum Beispiel der Logik der Konkurrenz: Derjenige gewinnt, der bei gleicher Qualität die tieferen Kosten aufweist. Deshalb haben Vorschläge für die Internalisierung der Umweltkosten, obwohl vordergründig

¹⁶ Diese Haltung hat zum Beispiel Niederschlag gefunden im einleitenden Kapitel des Klima-Masterplans für die Schweiz: „Kostenwahrheit auf allen Märkten ist das A und O, um in der Klimafrage erfolgreich Gegensteuer zu geben“. Der Klima-Masterplan ist das Kerndokument der Klima-Allianz Schweiz, die 2004 gegründet worden ist und in der 66 Organisationen zusammengeschlossen sind: Praktisch alle Umweltverbände (wie WWF oder Greenpeace), etliche Öko-Wirtschaftsverbände, die Sozialdemokratische Partei der Schweiz, die Grüne Partei der Schweiz, die Grünliberalen und viele kleinere NGO.

kompatibel mit neoliberaler Ideologie, in der Praxis einen so schweren Stand. Das erste Land oder die erste Ländergruppe, die diesen Schritt macht, zieht nämlich in der internationalen Konkurrenz sozusagen die Arschkarte. Deshalb war es bislang noch nicht einmal möglich, eine Kerosinsteuer analog der Steuern auf Benzin und Diesel einzuführen – was für ein Trauerspiel! Die Vorstellung, man könne Marktmechanismen beliebig manipulieren und sie sich im Sinn des Klimaschutzes zu Nutze machen wie eine Computersimulation, müsste nach 30 Jahren Ernüchterung eigentlich erschüttert sein. Dass dem nicht so ist, mag auch davon rühren, dass – neben der Konkurrenzaufstellung des globalen Kapitalismus – auch noch etwas Zweites ausgeblendet wird. Der Kapitalismus ist nämlich nicht einfach eine soziotechnische Markt-Veranstaltung, sondern ein herrschaftsförmiges System. Sieben der zwölf umsatzstärksten Konzerne der Welt sind direkt oder indirekt an die Nutzung fossiler Energie gebunden.¹⁷ Diese Konzerne verteilen Geld, Macht, Privilegien. Sie bedienen sich mit grossem Geschick der staatlichen und parastaatlichen Institutionen, um ihre Vorteile zu mehren. Ein Beispiel ist der als „Halliburton-Schlupfloch“ bekannt gewordene Energy Policy Act von 2005: Dabei handelt es sich um ein US-amerikanisches Gesetz, mit dem die Fracking-Flüssigkeiten von den Schutzbestimmungen des Safe Drinking Water Act ausgenommen worden sind. Dieses Gesetz befreite die Erdgasförderunternehmen von einer Offenlegung der Chemikalien, welche sie für das riskante Fracking einsetzen, was entscheidend zum anschliessenden Fracking-Boom beigetragen hat. Konzerne und ihre Entourage sind sich im Übrigen durchaus dessen bewusst, was sie mit ihrer Geschäftspolitik anrichten. So hat die Leitung des Erdölkonzerns Exxon (Heute ExxonMobil) bereits 1982 gewusst, wie stark sich das Klima erwärmen würde: Eine damalige interne Studie sagte erstaunlich exakt voraus, wo wir 2019 diesbezüglich stehen. Dennoch gehörte der Konzern jahrzehntelang zu den treibenden Kräften der Leugnung der Klimaerwärmung beziehungsweise deren gesellschaftlichen Ursachen. Nochmals: Diese Ausführungen sind keine Absage an Lenkungsabgaben oder an technische Massnahmen. Technische Massnahmen können und müssen hervorragende Dienste tun, und Lenkungsabgaben sind unerlässlich – und zwar wesentlich höhere Lenkungsabgaben als diejenigen, über die gegenwärtig in der Schweiz diskutiert wird. Und doch ist klar: Technische Massnahmen, Lenkungsabgaben und monetäre Anreize reichen für eine erfolgversprechende Klimapolitik bei Weitem nicht aus. Es braucht klare Vorschriften,

¹⁷

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_grössten_Unternehmen_der_Welt, gelesen am 17.5.19)

Gebote und Verbote. Es braucht strukturelle Massnahmen. Und es braucht eine Ausweitung der Demokratie gegenüber der Macht der grossen Konzerne¹⁸.

Weiter: System Change meint, dass wir das Geflecht von Handelsverträgen verändern müssen, das den Globus überzieht. Diese Verträge enthalten eine grosse Zahl von Bestimmungen, die den Klimaschutz behindern oder gar verhindern. Sie stehen damit nicht nur in krassem Gegensatz zu den Abkommen zum Klimaschutz, sondern – direkt und indirekt – oft auch im Gegensatz zu etlichen Menschenrechtsbestimmungen. Wir müssen Wege finden, um die für den Klimaschutz hinderlichen Bestimmungen ausser Kraft zu setzen, damit wir in der verbleibenden, kurzen Zeit – den nächsten zehn bis zwanzig Jahren – ausreichend handlungsfähig werden.

System Change meint auch, dass wir demokratischen Zugriff auf die erforderlichen Ressourcen bekommen müssen, um erfolgreiche Klimaschutzpolitik betreiben zu können. Dafür ist eine Rückverteilung des gesellschaftlichen Reichtums aus den Sphären der Finanzmärkte in die gesellschaftlichen Nützlichkeitszonen erforderlich. Deshalb fordern wir eine Klimaabgabe von 20% auf alle grossen Vermögen (Punkt 16).

Und schliesslich brauchen wir eine demokratische Erneuerung der Politik, etwa in Form von Klimaräten und einem Klimaparlament der jungen Generation (Punkte 21 und 22).

1.7. Beginnt der Klimaschutz bei jedem Einzelnen?

Auf eine Frage wollen wir an dieser Stelle noch ausführlicher eingehen: Auf die Frage, ob denn der

¹⁸ Allen, die unsicher sind, ob wir hier nicht übertreiben oder gar einen unfairen, ja schädlichen Keil in die Umweltbewegung hineintragen sei die Lektüre des Buches von Naomi Klein *Die Entscheidung: Kapitalismus vs. Klima* (2015) ans Herz gelegt. Das Buch sich leicht und flüssig - trotz einer Fülle an Materialien und trotz seiner analytischen Tiefe. Klein schildert darin unter dem Zwischentitel „Die fatale Fusion von Big Business und grossen Umweltschutzorganisationen“ ausführlich, in welcher bedenklichen Richtung sich manche Umweltorganisationen in den letzten dreissig Jahren entwickelt haben. Das Beispiel der weltweit reichsten Umweltschutzorganisation mit Namen „Nature Conservancy“ bildet dabei einen Tiefpunkt. Auf Druck der Umweltbewegung schenkte der Ölkonzern ExxonMobil dieser Organisation ein Gebiet am Galveston Bay (Texas, USA), um eine seltene Präriehuhn-Art vor dem Aussterben zu bewahren. Vier Jahre danach begann „Nature Conservancy“ allerdings selbst, in diesem Gebiet nach Erdöl zu bohren und damit Millionengewinne zu erzielen - und tut dies bis heute. Die Vogelart ist mittlerweile verschwunden (Klein, S. 233 ff).

Naomi Klein (2015). *Die Entscheidung Kapitalismus vs. Klima*. Frankfurt a. Main.

Klimaschutz nicht bei jedem Einzelnen beginnen müsste.

Am 20. August 2018 setzt sich Greta Thunberg mit einem Schild mit der Aufschrift „Skolstrejk för klimatet“ („Schulstreik für das Klima“) vor den Schwedischen Reichstag in Stockholm. Wenige Monate später ist die Welt eine andere.

Hunderttausende von Schüler*innen haben sich Greta angeschlossen. Gestreikt wird von Schweden über die Schweiz bis nach Australien. Am 15. März 2019 finden in über 100 Ländern der Welt simultane Aktionen statt. Es hat keiner dramatischen Ereignisse bedurft, um diese Klimabewegung auszulösen: Keine ölverseuchten Küsten, keine Überschwemmungen in den Niederlande oder New York, keinen Zusammenbruch der Nahrungsversorgung in Indien. Es reichte die Aktion einer einzelnen jungen Frau. Gerade dieser unspektakuläre Beginn deutlich, dass es sich hier nicht um einen kurzfristigen Hype handelt. Was in Gang kommt ist eine Epochenwende. Nun hat jene Generation die Stimme erhoben, die sich keine Illusionen mehr macht. Augen verschliessen geht nicht mehr, hoffen, dass alles gar nicht oder viel später kommt auch nicht. Die Generation Klimastreik weiss, dass sie das volle Ausmass des Klimawandels am eigenen Leib erfahren wird. Diese Generation beginnt gerade, die Sache in die eigenen Hände zu nehmen. Vierzig lange Jahre neoliberaler Globalisierung werden abgelöst durch eine Globalisierung von unten, geeint durch das gemeinsame Ziel, die Klimaerwärmung auf 1.5°C zu begrenzen und zivilisatorische Katastrophen abzuwenden.

Die neue globale Klimabewegung hat erst gerade begonnen. Noch ist „eigentlich“ nicht viel passiert, und dennoch spürt die Politik die Erschütterung. Etablierte, neoliberal orientierte Kommentator*innen reiben sich verwundert die Augen – und reagieren mit alten Mustern der Herablassung und mit ungebrochenem Herrschaftsanspruch. Etwa Eric Gujer, Chefredaktor der Neuen Zürcher Zeitung NZZ am 30. März 2019 im Samstagkommentar auf der Titelseite. Seine Schlagzeile: *Radikalismus löst keine Probleme*. Die Botschaft: „Zum Scheitern verdammt ist ein grün verbrämter Antikapitalismus, der einen mehr oder minder umfassenden Verzicht auf die marktwirtschaftliche Produktionsweise herbeizwingen will“. Gujer zieht gegen die „quasireligiöse Begeisterung moderner Klimakreuzzüge“ ins Feld, die „keine Alternative (biete) zu einer pragmatischen Politik, die auf europäische Alleingänge verzichtet“. Gujer setzt auf marktorientierten Klimaschutz, insbesondere auf den Handel mit Emissionsrechten. Da es allerdings ohnehin „nicht sehr wahrscheinlich (sei), dass sich China und Indien einem kategorischen Klima-Imperativ anschliessen würden“, bleibt ein ziemlich grosses Fragezeichen: Wird überhaupt

irgendetwas geschehen, was nur schon annähernd wie Klimaschutz aussehen könnte?

Die einen – wie Gujer – ziehen also gegen einen „grün verbrämten Antikapitalismus“ ins Feld. Andere stellen die Verantwortung des Individuums ins Zentrum – was die Sache auch nicht besser macht. „Tun sie was! Eine Anleitung von A bis Z zur Rettung der Welt“ titelt der Mathias Plüss am selben 30. März 2019 im *Magazin*, der Wochenendbeilage von vier grossen Schweizer Zeitungen. Staatliche Zwänge könnten das Problem allein nicht lösen, und deshalb laute die Frage, was jede und jeder Einzelne tun könne. Plüss listet 75 Antworten auf und bewertet diese mit eins bis fünf Sternchen. Darunter finden sich viele sinnvolle Hinweise – wenn man mal von der entscheidenden Frage absieht, ob und wie denn individuelle Verhaltensänderungen überhaupt eine relevante Gesamtwirkung erzielen können. Dieses keineswegs triviale Problem des Transfers individueller Handlungen in eine relevante Gesamtwirkung wird von Plüss negiert, und deshalb überrascht es dann auch nicht, wenn Stichworte wie „Klimastreiken“ oder „Engagement in einer Umwelt-NGO“ fehlen. Das muss stutzig machen. Hat nicht eben gerade alles mit der Aktion einer einzelnen Frau begonnen, mit Greta Thunberg, die zu kollektivem Handeln aufgerufen hat?

Genau hier knüpft das System-Change-Klimaprogramm an. Es fragt danach, was denn insgesamt nun geschehen soll, damit die Klimaerwärmung auf 1.5°C begrenzt werden kann. Wir wenden uns dabei nicht an voneinander isolierte Individuen, die mit voneinander isolierten Verhaltensänderungen die Welt retten sollen. Wir sind gegenüber solchen Appellen skeptisch. Nicht etwa, weil es keine wesentlichen Umstellungen in der Lebensführung der Menschen bräuchte – ganz im Gegenteil. Sondern weil individuelle Verhaltensänderungen erst wirksam werden, wenn sie mit strukturellen Änderungen verbunden sind. Derweil es eben exakt zum Arsenal neoliberaler Ideologie gehört, sämtliche Probleme den isolierten Individuen zu überbürden.

Rückblende: Ausgelöst von Katastrophen wie dem Waldsterben oder den Reaktorunfällen in Harrisburg und Tschernobyl gab es in den 1980er Jahren eine erste globale Umweltbewegung, die breite Bevölkerungsteile aufrüttelte. Mit im Fokus standen damals Stickoxyde, ein Bestandteil der Autoabgase, die wesentlich für das Waldsterben und für schlechte Atemluft in den Städten verantwortlich waren. Dank des Einbaus von Katalysatoren in Autos konnte den Ausstoss von Stickoxyden massgebend reduziert werden. Die Autolobby wollte diese Kat allerdings nur als Zusatzoption anbieten: Die Konsument*innen hätten dann wählen müssen, ob sie die Zusatzkosten für einen Kat hätten aufbringen wollen oder nicht. Schliesslich, so das Argument, gehe es um die Konsumfreiheit, und dabei sei die

Eigenverantwortung jeder einzelnen Person gefragt. Wie wir wissen hat sich die Verpflichtung zum Einbau eines Kat in allen Neuwagen zum Glück durchgesetzt. Zu stark war die damalige Umweltbewegung, zu gross der Problemdruck. Wäre es anders gekommen, dann wäre der Kat wohl noch heute ein teures Zusatzfeature für Gutmenschen. Und man würde sagen, die Konsument*innen, also wir alle seien verantwortlich für schlechte Luft und Waldsterben....

Umweltschutz und Klimaschutz müssen effektiv sein. Es ist schlicht viel wirksamer, Veränderungen gleich bei der Produktion vorzunehmen, statt umweltschädigende Produkte auf den Markt zu bringen und von den Millionen von Konsument*innen zu erwarten, dass sie diese dann trotz aufwändiger Werbung nicht kaufen. Kommt dazu, dass technische Massnahmen nicht ausreichen – es braucht einen Wandel des ganzen Mobilitätssystems. So haben Katalysatoren die Situation zwar entschärft – aber nicht bezüglich des Klimawandels.

Und hier wird gleich noch einmal deutlich: Es braucht individuelle Verhaltensänderungen – wirksam werden diese aber nur im Zusammenspiel mit strukturellen Änderungen: Nebst der systematischen Förderung von Bahn und Bus (die tatsächlich erfolgte) auch eine deutliche Reduktion der für Autos zugänglichen Strassenfläche bei gleichzeitiger Umnutzung dieser Strassenfläche zugunsten von Fahrrädern, von Fussgänger*innen und neuen Formen des öffentlichen Verkehrs, die Einführung einer namhaften Lenkungsabgabe, die Förderung von Auto-Sharing und so weiter. Weiter: Für ökologische und faire Lebensmittel bezahlen wir mehr. Das war in einer Pionierphase ok, als Starthilfe dafür, dass sich ökologische und soziale Produkte erst mal überhaupt etablieren konnten. Doch auf Dauer sind höhere Preise pervers, wirkungslos und spalten die Bevölkerung. Pervers: Warum sind jene Produkte teurer, die Klima und Umwelt schonen? Richtig wäre das genaue Gegenteil: Die Produkte, die die Umwelt belasten, verursachen Folgekosten und müssen deshalb teurer sein. Wirkungslos: Bio- und Ökoprodukte werden zu einer Marktnische für Umweltbewusste - und das Gros bleibt wie es ist. Spalterisch: Hohe Preise für Öko und Bio treiben einen Keil in die Bevölkerung zwischen diejenigen, die bereit sind mehr für die Umwelt auszugeben (und sich das auch leisten können) und diejenigen, die das nicht tun (z.B. weil sie es sich nicht leisten können). Das ist gar nicht gut: Für die „Guten“ sind die „Schlechten“ alsdann verantwortungslos, während die „Schlechten“ die „Guten“ arrogant und elitär finden.

Kein Zweifel: Es macht Sinn, das eigene Verhalten so klimaverträglich wie möglich zu machen. Das ist beispielhaft, das kann Schule machen. Doch die Aussage, die Verantwortung läge bei den Konsument*innen und alles müsse beim Einzelnen

beginnen ist ein Totschlagargument derjenigen, die nicht wollen, dass sie in die Verantwortung genommen werden: der Autolobby, der Energiekonzerne, der Konsumgüterindustrie, der Lebensmittelmultis, der Handelskonzerne und der Banken. Greta Thunberg hat dafür im Januar 2019 am WEF deutliche Worte gefunden: *„Einige Leute meinen, die Klimakrise sei etwas, was wir alle verursacht hätten. Doch das ist nicht wahr. Wenn alle schuldig sind, dann kann niemand mehr zur Verantwortung gezogen werden. Aber es gibt diese Verantwortlichen. Einige Personen, einige Firmen, einige Entscheidungsträger*innen haben genau gewusst, welche unbezahlbaren Schätze sie geopfert haben, um unvorstellbare Geldbeträge zu scheffeln. Und ich glaube dass viele unter Ihnen zu dieser Gruppe von Verantwortlichen gehören“*¹⁹ (Übers. BR).

Wenn wir also Verantwortung wahrnehmen wollen, dann müssen wir die gesellschaftliche Ebene angehen und von da aus die individuellen Lebensverhältnisse einbeziehen. Das ist das Vorgehen, das wir im Klimaprogramm anpeilen.

¹⁹ <https://edition.cnn.com/2019/01/25/europe/greta-thunberg-davos-world-economic-forum-intl/index.html>,
gelesen am 5.2.19

2. Das System-Change-Klimaprogramm: 23 Schlüsselmassnahmen

Wir orientieren uns mit dem Klimaprogramm im Folgenden am konkreten Handlungsraum der Schweiz, weil wir an die realen Gegebenheiten vor Ort anknüpfen und klare Adressaten benennen wollen. Wir tun dies allerdings immer im Hinblick auf globale Zusammenhänge. Vergleichbare Programme müssen in jeder Weltregion und in jedem Land auf den jeweils unterschiedlichen Voraussetzungen aufbauen. Zu den Gegebenheiten unseres Landes gehört etwa, dass hierzulande bereits ein hervorragend ausgebautes öffentliches Verkehrssystem existiert und die Autoindustrie verhältnismässig unbedeutend ist. Entsprechend hat der Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine geringere Bedeutung als anderswo, und Konversionsprogramme für die Transformation der Autoindustrie spielen keine zentrale Rolle. Handkehrum gehört die Schweiz im Welthandel und in der Finanzindustrie zu den Grossmächten, und sie weist ein sehr hohes Niveau an klimaschädlichem Konsum auf. Daran muss ein Klimaprogramm für die Schweiz anknüpfen.

Wir konzentrieren uns auf 23 Schlüsselmassnahmen, denen wir zentrale Wirkkraft zuschreiben und die verdeutlichen, worum es jetzt gehen muss. Vieles, was auch getan werden kann und sollte, bleibt unerwähnt – nicht weil wir es gering schätzen, sondern weil wir uns auf einen überblickbaren Kern fokussieren. Dabei zielen wir auf ein Ensemble von sich ergänzenden Massnahmen, weil klar ist, dass einzelne, voneinander isolierte Projekte nicht ausreichen werden – notwendig ist vielmehr ein kohärentes Programm, das auch als Programm erkannt und umgesetzt wird.

Selbstverständlich kann und muss man über Sinn und Ausgestaltung der einzelnen Massnahmen diskutieren, und selbstverständlich können auch neue Ideen und Konzepte ins Spiel kommen. Der Programmentwurf will mithelfen, die entsprechenden Debatten in Gang zu bringen und ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Allerdings wäre es eine Illusion zu meinen, es gäbe *den* perfekten Massnahmenmix. Entscheidend ist, dass man nicht eine falsche Richtung einschlägt. Doch wenn die Richtung geklärt ist und wenn die Konturen eines Programms stehen, muss der Schritt zum Handeln gelingen, auch wenn nicht alle Fragen beantwortet sind. Ein Programm muss deshalb auch immer als Teil eines Lernprozesses verstanden werden. Bei seiner Umsetzung müssen die Wirkungen studiert werden, um anschliessend zu verstärken, nachzubessern oder zu korrigieren. Das Klimaprogramm will verdeutlichen, wie ein System Change angepackt werden kann. Dabei ist

klar: Niemand kann den Bären waschen, ohne das Fell nass zu machen. Niemand kann die Klimaerwärmung beschränken, ohne ernsthafte Veränderungen bei den gegenwärtigen Strukturen, Machtverhältnissen und Lebensgewohnheiten in Gang zu setzen. Wir müssen uns lösen von einer Gesellschaft, die bestimmt wird vom Streben nach möglichst hohen Gewinnen und Boni. Wir müssen die Machtfülle globaler Konzerne aufbrechen. Wir müssen aus der permanenten Materialschlacht und damit aus der Autogesellschaft aussteigen. Wir müssen Strukturen, Produkte, Dienstleistungen, Beziehungen, die Lebensgestaltung und das Konsumverhalten als Ensemble nachhaltig und sozialverträglich umgestalten. System Change meint einen Paradigmenwechsel. System Change meint neue Machtverhältnisse. System Change wird praktisch in einer Fülle konkreter Massnahmen. System Change ist alltäglich, für alle spür- und erlebbar – oder er ist nicht.

Eine erste Gruppe von Programm-Punkten will vermeiden, dass wirksame Veränderungen lange verzögert oder ganz blockiert werden. Eine nächste Gruppe beschreibt konkrete Massnahmen und schildert Verfahren, mit denen die nötigen Veränderungen durchgesetzt werden. Dann erläutern wir, wie der entschlossene Klimaschutz finanziert und wie die Klimagerechtigkeit gewahrt wird, und wie die Menschen die nötige Zeit finden, ihre Lebensweise nachhaltig umzugestalten. Schliesslich machen wir Vorschläge, wie die Demokratie in einer Weise weiterentwickelt werden kann, mit der ein wirksamer Klimaschutz ermöglicht und verstetigt wird.

Dies sind die 23 Ankermassnahmen des Klimaprogramms:

1. Die Schweiz deklariert den Klimanotstand.

Die Klimaerwärmung ist eine akute und existenzielle Bedrohung für das Leben und für die Zivilisationen auf dieser Erde. Die Klimastreikbewegung fordert, diese Dringlichkeit in Form der Erklärung eines Klimanotstandes zum Ausdruck zu bringen. Wir unterstützen diese Forderung.

Ziel der Notstands-Deklaration ist nicht, autoritäre Sofortmassnahmen durch Regierungen zu legitimieren. Vielmehr soll ein intensiver demokratischer Prozess angestossen werden, um Massnahmen zum Klimaschutz in der nötigen Grössenordnung und mit der erforderlichen

Entschiedenheit zu ermitteln, zu beschliessen und umzusetzen. Machtballungen (etwa bei Grosskonzernen und Finanzinstituten) müssen aufgebrochen, ihr Geschäftsgebaren muss einer demokratisch legitimierten, entschlossenen Klimapolitik untergeordnet werden.

2. Die Schweiz senkt den Ausstoss klimaschädigender Gase auf netto Null bis ins Jahr 2030 gemäss den Vorgaben des Kyoto-Protokolls und auf netto Null bis ins Jahr 2045 gemäss dem Treibhausgas-Fussabdruck.

Wenn heute über Reduktionsziele von klimaschädigenden Gasen die Rede ist, dann wird meist auf das sogenannte Treibhausgasinventar Bezug genommen, wie es auf Basis des Kyoto-Protokolls für die einzelnen Länder erstellt wird. Dieses Inventar basiert alleine auf den direkten Emissionen eines Landes, wie sie insbesondere beim direkten Verbrauch von Brenn- und Treibstoffen entstehen. Der entsprechende Wert beläuft sich für die Schweiz auf rund 50 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr (oder rund 6 Tonnen pro Person).

Dieses Inventar bildet allerdings nicht die ganze Wirklichkeit ab. Zum einen werden die Emissionen aus dem internationalen Flug- und Schiffverkehr ignoriert. Das ist aus Sicht des Klimaschutzes offensichtlich unhaltbar. Ebenso ignoriert wird zum anderen der Klimagas-Ausstoss, der in den importierten Produkten steckt. Wie bedeutsam das ist, haben wir im ersten Kapitel (Punkt 1.5.) erläutert.

Eine umfassende Ermittlung aller Emissionen wird durch den Treibhausgas-Fussabdruck erreicht. Dieser schliesst alle direkten und indirekten Emissionen mit ein. Das Bundesamt für Statistik hat im Februar 2018 dazu Berechnungen publiziert. Nach diesen Berechnungen verursacht die Schweiz jedes Jahr Emissionen von 116.2 Tonnen CO₂-Äquivalente, also mehr als das Doppelte des Inventar-Wertes. Entsprechend muss verdeutlicht werden, auf welche Skala sich Reduktionsziele beziehen. Für den Klimaschutz letztlich massgebend ist der Fussabdruck. Deshalb fordern wir bis 2045 Netto Null gemäss Fussabdruck und als Übergangziel Netto Null bis 2030 gemäss Inventar.

Quelle: Bundesamt für Statistik BfS (2018). Luftemissionskonten: Mehr als 60% des Treibhausgas-Fussabdrucks entstehen im Ausland. Neuchâtel <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.asseidetil.4322942.html>

3. Die Schweiz steigt aus der Nutzung fossiler Energieträger (Kohle, Öl, Gas,) und der Atomenergie vollständig aus.

Die Sonnenenergie, die auf der Erde auftrifft, übersteigt nach Angaben der Schweizerischen Akademie der Technischen Wissenschaften SATW den aktuellen weltweiten Energieverbrauch der Menschheit um das 10'000-Fache. Damit sei es grundsätzlich möglich, die Menschheit langfristig vollständig mit erneuerbaren Energien zu versorgen; dies gelte auch für die Schweiz²⁰.

Weiter kommt die SATW zum Schluss, dass der erforderliche Umstellungsprozess nur mit staatlicher Unterstützung vorankomme. Gleichzeitig müssen wir den verschwenderischen Umgang mit Energie und Rohstoffen rasch beenden. Dafür müssen jetzt alle Hebel in Bewegung gesetzt werden. Erst wenn dies entschlossen in Angriff genommen sein wird, kann auch ernsthaft ermittelt werden, wo allenfalls weiterhin fossile Rohstoffe zur Anwendung kommen sollen, weil ein Ersatz kaum zu bewerkstelligen ist. Dabei kann es sich allerdings nur um einen Bruchteil (z.B. 5%) des heutigen Verbrauchs handeln – und der entsprechende CO₂-Ausstoss muss durch entsprechende CO₂-Senken (die CO₂ aus der Atmosphäre herausfiltern) kompensiert werden. Deshalb ist es auch zweckmässig, von einem vollständigen Ausstieg aus Kohle, Öl und Gas zu sprechen – Relativierungen würden nur dazu führen, die entsprechenden Anstrengungen zurückzustufen. Die Schweiz setzt sich überdies dafür ein, dass sämtliche Erdölvorkommen unter die Kontrolle der UNO gestellt und nur noch nach Massgabe der Klimaziele gefördert werden dürfen. Wenn die Klimaziele von Paris erreicht werden sollen, bedeutet dies, dass von den heute bekannten Erdölvorkommen mehr als 80% in der Erde verbleiben müssen²¹. Deshalb müssen die Erdölvorkommen der privaten, profitorientierten Verwertung und allen machtpolitischen Ansprüchen entzogen werden.

²⁰ Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften SATW (2011): Erneuerbare Energien – Herausforderungen auf dem Weg zur Vollversorgung. Online unter https://www.satw.ch/fileadmin/user_upload/documents/02_Themen/05_Energie/Erneuerbare_Energien_DE.pdf (gelesen am 27.5.19).

²¹ Stocker, Walter (2016). ASPO-Newsletter Nr. 107 (Seite 2). http://aspo.ch/wp-content/uploads/2016/09/Newsletter-107-Kohlenstoffblase_definitiv-3.pdf

4. Die Schweiz erlässt ein sofortiges Verbot für den Import von, für Investitionen in und für den Handel mit fossilen Rohstoffen, die aus Teersand, durch Fracking oder Tiefseebohrungen in der Arktis oder in ökologisch besonders sensiblen Gebieten gewonnen werden oder auf dem Abbau von Kohle beruhen. Sie kämpft dafür, dass ein solches Verbot weltweit in Kraft gesetzt wird.

In den letzten zwanzig Jahren wurde die Förderung von Erdöl und Erdgas mit sogenannt unkonventionellen²² Verfahren (insbesondere dem Fracking) massiv ausgebaut. Diese Verfahren bergen erhebliche Risiken, z.B. im Hinblick auf die Verschmutzung von Grundwasser. Bei manchen Fracking-Anlagen in den USA werden zudem grosse Mengen an Erdgas freigesetzt, weil sich dessen Nutzung ökonomisch nicht lohnt – und dies, obwohl nicht genutztes, also direkt in die Atmosphäre emittiertes Erdgas (Methan) eines der schlimmsten Klimagase überhaupt ist²³. Die Risiken von Tiefseebohrungen wiederum sind spätestens seit der Havarie der Deepwater-Horizon-Bohrplattform im Golf von Mexiko allgemein bekannt. Dasselbe gilt für die Tatsache, dass die Klimabilanz von Kohle besonders schlecht ist. Dennoch werden 40% des weltweiten Elektrizitätsbedarfs nach wie vor durch die Verbrennung von Kohle gedeckt. Umso dringender ist demnach der rasche Ausstieg aus der Kohlewirtschaft.

Die besonders risikoreiche Öl- und Gasförderung ist mit höheren Kosten verbunden. Dennoch wird sie von manchen Staaten (z.B. USA, Kanada) systematisch gefördert – auch um im globalen Kampf um die Macht über fossile Brenn- und Treibstoffe die eigene Position zu stärken. Diese Dynamik muss nun gebrochen werden. Und dabei spielt die Schweiz eine prominente Rolle: Sie ist mit einem geschätzten Weltmarktanteil von einem Viertel der wichtigste Rohstoff-Handelsplatz der Welt. Beim Rohöl beträgt ihr Anteil am globalen Transithandel satte 40% (bei Metallen gar 60%; Tages-Anzeiger vom 11.5.19, S.44²⁴). Zudem spielen manche Schweizer Finanzinstitute (z.B. die

²² „Unkonventionell“ ist der in diesem Zusammenhang übliche Begriff, der allerdings überaus beschönigend wirkt (und wohl auch wirken soll).

²³ Adrian Hänni (2015): Eine kleine Geschichte des Frackings. Online unter <http://aspo.ch/?p=2926> (Gelesen am 16.5.19)

²⁴ Siehe dazu auch das im Tages-Anzeiger-Artikel besprochene Buch von Lea Haller (2019): Transithandel. Geld- und Warenströme im globalen Kapitalismus. Berlin

Credit Suisse) bei der Finanzierung von Anlagen zur Öl- und Gasgewinnung eine wichtige Rolle. Entsprechend hoch ist die Verantwortung der Schweiz, hier nun den Hebel anzusetzen, und entsprechend stark ist das Signal an die globale Gemeinschaft, wenn sie ein Verbot von Handel und Finanzierung von besonders „dreckigem“ Öl, Gas und Kohle erlässt. Dabei muss man in Kauf nehmen, dass daraufhin die entsprechenden Handelskonzerne versuchen, ihre Wirtschaftsaktivitäten an andere Standorte zu verlagern. Entsprechend muss angestrebt werden, eine weltweite Bewegung für ein solches Verbot in Gang zu bringen – dank den globalen Impulsen der Klimastreikbewegung keine Illusion mehr, zumal sich an manchen Orten (z.B. in den USA und Kanada) die lokale Bevölkerung schon seit Jahren gegen riskante Förderanlagen zur Wehr setzt.

5. Die Schweiz verzichtet darauf, Reduktionsziele ins Ausland zu verlagern und nimmt Abstand zum fragwürdigen Handel mit Emissionszertifikaten.

Würden alle Länder Verlagerungen der Reduktionsziele ins Ausland beanspruchen, dann wäre die entsprechende Reduktion nirgendwo auf der Welt realisierbar. Allein daraus lässt sich schon erkennen, wie absurd diese Verlagerungsmethode ist. Genau so abwegig ist das Argument, man solle die Reduktion der Emissionen zuerst dort angehen, wo die entsprechenden Kosten am tiefsten seien. Wenn irgendwo Reduktionsziele mit tiefen Kosten realisiert werden können, dann muss dies selbstverständlich angegangen werden – natürlich aber nicht dadurch, dass die Bemühungen um eine Reduktion an anderen Orten zurückgestellt werden. In Ländern, in denen Emissionsreduktionen billiger zu stehen kommen, liegt der Lebensstandard breiter Bevölkerungsteile in aller Regel wesentlich tiefer als in der Schweiz. Wie soll denn diesen Bevölkerungen plausibel gemacht werden, dass sie ihre Emissionen schneller als die Schweiz reduzieren sollen, weil billiger? Zu Recht werden diese Länder den Spieß umdrehen: Erst wenn die reichen Nationen des Nordens endlich ihre Emissionen massiv zurückfahren, stünden die ärmeren Länder in der Pflicht. Solche Schwarz-Peter-Spiele können wir uns nicht mehr leisten. Eine Reduktionsverlagerung aus reichen in arme Länder entspricht einer neokolonialen Überheblichkeit, die mit dem Gebot der Klimagerechtigkeit in keiner Weise vereinbar ist. Ebenso problematisch ist der Handel mit Emissionszertifikaten. Scheinbar eine elegante Lösung, mit der die Marktmechanismen zugunsten des Klimaschutzes genutzt werden, bewirken sie in Tat und Wahrheit das Gegenteil. Zum einen sind sie eben genau darauf angelegt,

Reduktionsmassnahmen dorthin zu verlagern, wo die Kosten am geringsten sind – aus Sicht der Schweiz dann eben ins Ausland. Laut Hans Rentsch, Mitbegründer des marktradikalen Thinktanks *Carnot-Cournot-Netzwerk* beträgt der Preis für europäische Emissionsrechte gegenwärtig ca. 20 CHF pro Tonne CO₂. Rentsch plädiert in der NZZ vom 21. März 2019 denn auch folgerichtig für den für die Schweiz klimapolitisch „günstigsten Befreiungsschlag“, nämlich den Kauf von Emissionsrechten am Handelssystem der EU. Damit habe dann die Schweiz ihre Schuldigkeit getan.

Doch dieser Charakter eines Ablasshandels ist nicht das einzig Problematische am Emissionshandel. Mindestens so schwerwiegend ist, dass damit Klimaziele den Marktmechanismen untergeordnet werden. Denn damit ist einprogrammiert, dass der Handel nach ökonomischen Kriterien ausgestaltet wird. Sobald dann die Preise für Emissionsrechte zu hoch würden, werden sie mit Sicherheit gesenkt, weil sonst „ungebührliche Nachteile im internationalen Wettbewerb“ entstünden. Aus diesen Gründen soll die Schweiz vollständig auf eine Verlagerung von Reduktionszielen ins Ausland und ebenso auf den Handel mit Emissionszertifikaten verzichten. Dies im Bewusstsein, zu den Ländern zu gehören, die bislang einen weit überdurchschnittlichen Gebrauch der globalen Kapazitäten zur Aufnahme von Treibhausgasen gemacht haben. Diese Kapazitäten sind begrenzt, weil die Treibhausgase zum Teil sehr lange in der Atmosphäre verbleiben. Die Schweiz verfügt überdies über die nötigen Ressourcen, um diese Reduktionen aus eigener Hand entschlossen an die Hand zu nehmen.

6. Bestimmungen in internationalen Handelsverträgen, die einen entschlossenen Klimaschutz behindern, müssen rasch neu ausgehandelt werden. In der praktischen Anwendung von internationalen Verträgen muss dem Klimaschutz ab sofort Priorität eingeräumt werden.

Internationale Abkommen stehen oft in eklatantem Widerspruch zueinander. So hält die für die internationale Rechtsordnung fundamentale Allgemeine Erklärung der Menschenrechte fest, dass alle Menschen ein „Recht auf Leben, Freiheit und Sicherheit der Person“ (Art. 3) haben. Das bedeutet auch, dass alle Menschen ein Recht haben, vor den Folgen durch Klimakatastrophen bewahrt zu werden. Klimaschutz ist aus Sicht der Menschenrechte deshalb ein Imperativ. Weiter besagt Art. 29 der Menschenrechte, dass Rechte und Freiheiten „in keinem Fall im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen der Vereinten

Nationen ausgeübt werden“ dürfen. Zu diesen Zielen und Grundsätzen gehört spätestens seit der UNO-Umweltkonferenz von Rio de Janeiro die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen und die Vermeidung von Klimakatastrophen. Es ist deshalb evident: Wer für das Anheizen des Treibhauseffektes verantwortlich ist, handelt im Widerspruch zum grundlegendsten Dokument des internationalen Rechts, der Menschenrechtserklärung. Ganz abgesehen davon natürlich, dass er die Umsetzung der diversen konkreten UN-Klimakonventionen be- oder verhindert.

Nun hat sich in den letzten Jahrzehnten im Bereich der Handelsverträge eine Praxis durchgesetzt, die die Interessen global tätiger Konzerne weit höher gewichtet als die Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes. Dabei gibt es vor allem zwei Gruppen von Bestimmungen: In der einen Gruppe werden Gesetze als „Handelshemmnisse“ taxiert, wenn sie den freien Handel und den freien Kapitalverkehr behindern. Weist ein Land schärfere Produktebestimmungen im Hinblick auf Umwelt- und Klimaschutz auf, so kann dies von den Konzernen anderer Länder als Handelshemmnis taxiert und vor Handelsschiedsgerichten eingeklagt werden. Bei der zweiten Gruppe geht es um die Förderung regionaler Produktion, die als Verzerrung des Wettbewerbs gewertet und ebenfalls verboten wird. Eine solche Förderung regionaler Produktion ist nun allerdings oft ein unausweichlicher Bestandteil einer nachhaltigen Wirtschaftspolitik. Denn die nötige Transformation der Wirtschaft ist nur akzeptabel, wenn überall auf der Welt weiterhin Erwerbsarbeit verfügbar ist. Wenn also ein Land seine Kohleförderung stoppen will, dann muss es eine alternative Versorgung aus nachhaltigen Energiequellen aufbauen und entsprechende Jobs anbieten können. Kommt dazu, dass regionales Wirtschaften unnötige und umweltbelastende Transporte vermeidet. Handelsverträge sehen für die Verletzung ihrer Bestimmungen oft hohe Sanktionen vor (z.B. Bussen in Milliardenhöhe), die von besonderen, nichtstaatlichen Schiedsgerichten verhängt werden. Das macht ihre Bestimmungen so wirksam (ganz im Gegensatz etwa zu vielen Bestimmungen in Klimaverträgen). Einige Beispiele: Mit Berufung auf die internationalen Handelsverträge gingen etwa die USA gegen ein chinesisches Windförderungsprogramm vor, weil dieses Mindestvorschriften für den lokalen Wertschöpfungsanteil enthielt. China wiederum drohte, mit dem gleichen Argument gegen Subventionsprogramme für erneuerbare Energien in fünf US-Staaten zu klagen. Japan und Europa brachten ein erfolgreich gestartetes Transformationsprojekt im kanadischen Gliedstaat Ontario zum Scheitern, mit dem Kohle aus der Elektrizitätserzeugung hätte eliminiert werden sollen – wieder mit dem gleichen Vorwurf. Die USA ihrerseits gehen gegen ein ambitioniertes

Indisches Vorhaben im Bereich Solarenergie vor – auch wegen einem vorgeschriebenen Anteil an lokaler Wertschöpfung (Klein 2015, S 85 ff). Solche Praktiken müssen ein sofortiges Ende haben. Deshalb muss sich die Schweiz konsequent dafür einsetzen, dass bei der Auslegung internationaler Verträge Menschenrechte und Klimaschutzabkommen Vorrang haben, und dass Wirtschafts- und Handelsverträge unter dem Imperativ des Klimaschutzes neu verhandelt werden. Die Schweiz soll dafür aktiv auf eine globale Kooperation mit allen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren hin arbeiten, die eine solche Neujustierung der Handelsverträge und ihrer Anwendungspraxis unterstützen.

7. Die Schweiz führt einen Klimabonus auf fossile Energieträger, auf Flugtickets und auf den Konsum von Fleisch aus Massentierhaltung ein. Im Einführungsjahr werden mit dem Bonus pro Haushalt mehrere Tausend Franken rückverteilt.

Mit dem solchen Klimabonus werden zwei Ziele erreicht. Erstens sind dies die Lenkungswirkungen zugunsten des Klimaschutzes. Diese sind umso stärker, je höher die Abgaben angesetzt werden. Eine Benzin- und Diesel-Abgabe von beispielsweise CHF. 2.- pro Liter, eine Flugticketabgabe von mindestens CHF 300.- pro Flug, eine CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, die gegenüber heute um ein X-Faches erhöht wird: All dies führt dazu, dass der entsprechende Konsum erheblich gedrosselt wird respektive dass Anstrengungen zur Kostenreduktion (z.B. durch fossile Heizsysteme) entschlossen an die Hand genommen werden. Zweitens kommt es zu einer markanten finanziellen Rückverteilung von Oben nach Unten, weil der Klimabonus als gleicher Betrag pro Kopf der Bevölkerung rückverteilt wird und weil Haushalte mit geringem Einkommen im Schnitt deutlich weniger Geld für Autos, Flüge oder Fleisch ausgeben. Wie stark diese Rückverteilungswirkung allein schon im Bereich Autoverkehr ist, erschliesst sich aus einer Expertise, die umverkehrt Ende im Jahr 2000 erstellen liess. Diese Expertise ergab, dass 80% der gesamten Jahresfahrleistung aller Autos von 17% der Haushalte beansprucht werden. Mit anderen Worten: Eine kleine Minderheit beansprucht rund die Hälfte aller gefahrenen Kilometer. Diese Minderheit entrichtet folglich auch einen entsprechend hohen Anteil an den Klimabonus-Abgaben²⁵. Nur schon eine Abgabe

von CHF 2.- pro Liter Treibstoff (Benzin, Diesel) ergeben Einnahmen in einem zweistelligen Milliardenbereich (zumindest solange der Konsum noch nicht erheblich rückläufig ist). Werden diese Einnahmen gleichmässig an die Bevölkerung rückverteilt, so ergibt dies einen Pro-Kopf-Betrag von deutlich über CHF 1000.- und Jahr. Ähnlich sieht es bei den Abgaben auf Flugtickets oder auf Fleisch aus Massentierhaltung aus. Damit wird der finanzielle Spielraum von Haushalten mit geringem Einkommen erheblich verbessert. Wichtig dabei ist, dass der Klimabonus kein „klassisches“ Einkommen ist und somit weder versteuert werden muss, noch mit Leistungen aus der sozialen Sicherheit verrechnet werden darf. Die Einführung des Klimabonus erfolgt mit einer namhaften Vorausabgabe an sämtliche Bewohner*innen der Schweiz in der Höhe von z.B. CHF 1000.-. Diese Ausgabe soll von der Nationalbank finanziert und als sogenanntes Helikoptergeld²⁶ ausbezahlt werden. Personen und Haushalte haben nun die Wahl, den erhaltenen Bonus zur Begleichung der Abgaben zu verwenden – oder aber, ihren klimabelastenden Konsum zu reduzieren und ihren Bonus für andere Zwecke zu nutzen. Der Klimabonus sichert damit – zusammen mit einer Verdoppelung der freien Zeit (Punkt 22) – der Bevölkerung der Schweiz die nötigen Ressourcen für die Umstellung der Konsumgewohnheiten auf eine Lebensweise, die mit den Klimazielen kompatibel ist. Klar ist: Die Einnahmen aus den Klimaabgaben gehen zurück, wenn der entsprechende Konsum reduziert wird – was ja das zentrale Lenkungsziel ist. Damit verringern sich auch die Rückzahlungen aus dem Klimabonus. Die rückverteilende Wirkung bleibt allerdings erhalten. Die Komponente auf Brennstoffen (Heizungen) wirft die Frage auf, inwiefern Mieter*innen die Kontrolle über die Beheizung ihrer Wohnung haben. Wir schlagen diesbezüglich vor, dass die Klimabonus-Abgabe für vermietete Liegenschaften von den Besitzer*innen entrichtet wird und nur zu maximal 50% auf die Mieter*innen überwält werden darf, solange Heizanlagen nicht dem bestmöglichen Standard entsprechen. Dadurch entsteht ein erheblicher Anreiz für die Hausbesitzenden, die Heizungen auf erneuerbare Energien umzurüsten. Eine solche Umrüstung muss überdies auch auf direktem gesetzlichem Weg vorgeschrieben werden. Im Hinblick auf periphere Wohnlagen soll geprüft werden, ob der Klimabonus (d.h. die jährliche Auszahlung) erhöht wird, solange

²⁵ Landert Farago Davatz & Partner (2000). Expertise zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Zürich

²⁶ Ein solches Helikoptergeld wird in Kreisen der Wirtschaftswissenschaft als mögliche Massnahme diskutiert, um die Wirtschaft anzukurbeln. Siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Helikoptergeld>. In Verbindung mit dem Klimabonus ist das Ziel ein anderes, nämlich ein massiver Stimulus für den ökologischen Umbau von Konsum und Wirtschaft.

umweltfreundliche Alternativen zum Gebrauch eines fossil betriebenen Autos als unzumutbar gewertet werden müssen. In der Schweiz ist allerdings der überwiegende Teil der Bevölkerung gut an die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden. Im Kanton Zürich zum Beispiel beträgt die durchschnittliche Distanz vom Wohnort bis zur nächsten Haltestelle 195 Meter, und nur in drei Gemeinden liegt sie bei mehr als 600 Meter.²⁷ Schweizer*innen fliegen etwa doppelt so viel wie die Bewohner*innen unserer Nachbarländer. Trotz grösserer Flugzeuge und besserer Auslastung der Flüge sind die CO₂-Emissionen von 2010 bis 2018 deshalb um 25% angestiegen. Auf Druck der Klimastreikbewegung zeichnet sich nun ab, dass das eidgenössische Parlament einer Flugticketabgabe zustimmen wird – allerdings in einer bescheidenen Höhe, sodass eine Lenkungswirkung eher zweifelhaft ist. Die NZZ vom 14. Mai 2019 setzt denn auch über einen Artikel zu Flugticketabgaben den Titel „Fliegen mit weniger Gewissensbissen“. Doch um Gewissensberuhigung nach Art eines Ablasses kann es ja wohl nicht gehen. Ziel muss sein, dass die Abgabe zu einem raschen Rückgang der Flüge selbst führt. Damit sie die nötige Lenkungswirkung erzielt, soll die Klimabonus-Abgabe deshalb mindestens CHF 300.- pro Ticket in der Economy-Klasse betragen (Verdoppelung in der Business-, Verdreifachung in der 1. Klasse) und mit wachsender Flugdistanz deutlich ansteigen. Eine gewichtsabhängige Klima-Abgabe muss auch auf den Gütertransport mit Flugzeugen erhoben werden. Auch diese Abgaben sollen im Sinne des Klimabonus vollumfänglich an die Bevölkerung rückverteilt werden. Die Schweiz soll sich überdies dafür einsetzen, dass europäisch und global eine namhafte Kerosinsteuer eingeführt wird.

8. Die Schweiz fördert eine nachhaltige, gesunde und fleischarme Ernährung. Die biologische Landwirtschaft wird zum Standard. Die Massentierhaltung wird gestoppt, Futtermittelimporte werden stark eingeschränkt.

Die Landwirtschaft trägt mit 14% einen bedeutenden Anteil zur Klimaerwärmung bei, und zwar in erster Linie wegen der Massentierhaltung. Tierhaltung als solche ist durchaus sinnvoll, wenn sie sich in das Gefüge der Landwirtschaft einbettet und tiergerecht betrieben wird. Die heutige Massentierhaltung ist davon allerdings weit entfernt. Zum Beispiel bringt sie die Produktion

²⁷ Tages-Anzeiger, 14.8.2014, https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/Wo-die-naechste-Haltestelle-besonders-weit-weg-liegt/story/11322084?dossier_id=2813, gelesen am 27.5.19

von pflanzlichen Lebensmitteln in Bedrängnis, weil sie eine gigantische Menge an Futtermitteln benötigt. Für die Produktion einer Kalorie in Fleischform ist das Mehrfache an Kalorien in Form von pflanzlichem Futter erforderlich. Bei Geflügel beträgt diese Umwandlungsrate 2:1, bei Rindern steigt sie auf 7:1²⁸.

Im Verdauungstrakt des Viehs entstehen erhebliche Mengen an Methan, die in die Luft entweichen. Methan ist 28 Mal stärker klimarelevant als CO₂, was erklärt, warum diese Emissionen für den Treibhauseffekt so relevant sind. Um hier Gegensteuer zu geben sollen mit dem Klimabonus auch die Güter der Massentierhaltung (Fleisch, Milch, Eier) erfasst werden (nicht jedoch aus biologischer Tierhaltung).

Wir benötigen den schrittweisen Ausstieg aus der Massentierhaltung und – damit gekoppelt - die maximal mögliche Einschränkung von Futtermittelimporten. Gleichzeitig muss die biologische Landwirtschaft insgesamt zum massgebenden Standard in der Lebensmittelproduktion werden. Ohnehin ist der ‚Bio‘-Begriff für Lebensmittel grob irreführend. Es gibt keine Nicht-Bio-Lebensmittel: Sämtliche Lebensmittel basieren auf biologischen Prozessen und müssen der Biologie des menschlichen Körpers entsprechen. Nicht die Bioprodukte müssen demnach gesondert bezeichnet werden, sondern all jene Lebensmittel, die mit chemischen Substanzen verunreinigt, durch zweifelhafte Produktionsverhältnisse gewonnen (z.B. Massentierhaltung, problematische Monokulturen) oder genetisch manipuliert worden sind. Der Bio-Salat muss zum selbstverständlichen Standard werden, der allfällig auch noch verfügbare Chemo-Salat als solcher gekennzeichnet werden. Umweltbelastende, klimaschädigende oder gesundheitsgefährdende Lebensmittel müssen ihre Folgekosten tragen und preislich entsprechend belastet werden. Ziel muss sein, sie vollständig aus den Angeboten zu entfernen.

Schliesslich ist anzustreben, dass Lebensmittel mit hohem Wassergehalt (die ein entsprechend hohes Gewicht auf die Waage bringen) so wenige Transportkilometer wie möglich zurücklegen. Dies wird u.a. durch eine deutliche Verteuerung der Mobilität erreicht.

²⁸ Weltagrarbericht der IAASTD (International Assessment of Agricultural Knowledge, Science and Technology for Development). Die Resultate des Berichts zur Fleisch-Thematik stehen online zur Verfügung unter <https://www.weltagrarbericht.de/themen-des-weltagrarberichts/fleisch-und-futtermittel.html> (gelesen am 28.5.19). Siehe auch die Studie *Emissions impossible. How big meat and dairy are heating up the planet* (2018), publiziert durch das Institute for Agriculture and Trade Policy und die Organisation grain.org, online unter <https://www.iatp.org/blog/emissions-impossible> (gelesen am 24.5.19)

9. Die Schweiz beendet die Ära der Autogesellschaft. Sie stuft die Autobahnen auf Überlandstrassen zurück und reserviert jeweils eine Spur für neue Formen des öffentlichen Verkehrs. Die Städte reduzieren den Anteil von privatem Autoverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen auf höchstens 5%.

Die Umstellung der heutigen fossilen Fahrzeugflotte auf eine E-Autoflotte ist keine Option, wie wir in Kapitel 1.2. erläutert haben. Es ist vielmehr entscheidend für eine erfolgversprechende Klimapolitik, dass wir die Materialschlacht und die Verschwendungslogik durchbrechen, die mit dem Autoverkehr verbunden ist – unabhängig von der eingesetzten Antriebstechnologie.

Die geforderte Wende weg von der Autofixierung gelingt unter drei Bedingungen: Erstens muss ein genügend grosses Angebot an klimafreundlicher Mobilität bereitgestellt werden (z.B. in Form von öffentlichen Verkehrsmitteln und sicheren Fahrradrouten). Zweitens muss die für den privaten Autoverkehr verfügbare Strassenfläche erheblich reduziert werden. Und drittens muss eine wirkungsvolle Lenkungsabgabe wie der Klimabonus genügend Anreize für ein Umsteigen auf andere Formen der Mobilität setzen. Warum ist eine deutliche Reduktion der verfügbaren Strassenfläche so bedeutsam? In den Jahren der ersten grossen Umweltbewegung der 1980er- und 1990er-Jahre (damals ausgelöst durch das Waldsterben und mehrere Umweltkatastrophen) haben in der Schweiz Hunderttausende von Leuten ihre Autofahrten stark reduziert oder ganz auf ein eigenes Auto verzichtet. Das hat die Strassen zwar entlastet – aber in der Summe hat es dennoch nichts gebracht, weil die verbleibenden Autofahrenden freiere Fahrt hatten und dies auch für mehr Fahrkilometer genutzt haben. Was also Hunderttausende Personen mit ihrem geänderten Mobilitätsverhalten zur Entlastung der Umwelt getan haben ist von den übrigen Autofahrenden restlos zunichte gemacht worden. Ein typischer Rebound-Effekt: In der Summe konnte die Umwelt nicht entlastet werden. Im Gegenteil: Nun musste der öffentliche Verkehr ausgebaut werden, ohne dass es zu einer Reduktion des Strassenverkehrs gekommen wäre. Fazit: Will man eine namhafte Reduktion des motorisierten Strassenverkehrs erreichen, dann muss auch die dafür verfügbare Strassenfläche entsprechend eingeschränkt werden. Es drängt sich nun auf, die Reduktion der dem Auto verfügbaren Strassenfläche für den Ausbau von umweltfreundlichem Verkehr einzusetzen. Genau dieses erwirkt, wenn eine Autobahnspur für

nachhaltige Verkehrssysteme reserviert wird, insbesondere für öffentliche Verkehrsmittel. Busse können dabei von einem Tag auf den anderen zum Einsatz kommen; mittelfristig sind andere Systeme denkbar, bei denen z.B. die Energieversorgung wie bei der Bahn über eine Oberleitung erfolgt. Auf diese Weise werden zwei Fliegen auf einen Schlag getroffen: Der Autoverkehr kann erheblich reduziert und der weitaus klimafreundlichere öffentliche Verkehr ausgebaut werden²⁹.

Städte von mehr als 60'000 Einwohner*innen senken den Anteil des Autoverkehrs am innerstädtischen Verkehrsaufkommen auf 5% und reduzieren zu diesem Zweck unter anderem ebenfalls die für das Auto verfügbare Strassenfläche. Die freiwerdenden Flächen werden insbesondere für den Ausbau des Fahrradnetzes und für Fussgängerzonen genutzt. In Kopenhagen werden heute 45% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt - und das, obwohl es in dieser Stadt viel windet und regnet. Es gibt keinen Grund, warum in den Schweizer Städten nicht vergleichbare Werte erreichbar sein sollen

10. Die Schweiz führt vier autofreie Wochenenden und eine zusätzliche autofreie Woche pro Jahr ein.

Dank dieser Massnahme wird regelmässig erfahrbar, welche Qualitäten entstehen, wenn wir uns von der Dominanz des motorisierten Strassenverkehrs lösen können. Dafür gibt es ein historisches Vorbild. In der Folge der Ölkrise von 1973 (die Versorgung mit Benzin war kurzfristig nicht mehr sichergestellt) wurden in Deutschland, Österreich und der Schweiz mehrere autofreie Sonntage angeordnet – mit durchschlagendem Erfolg: Diese Sonntage wurden zu eigentlichen Volksfesten, an denen die Bevölkerung zu Fuss oder mit Rollschuhen von den Strassen Beschlag nahm und darüber staunte, dass das Läuten von Kirchglocken über viele Kilometer Distanz zu vernehmen war.

Die autofreien Wochenenden sowie die autofreie Woche bieten die erforderliche Gelegenheit, ein neues, nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erproben und in den verschiedensten Bereichen neue Lösungen zu finden, die ohne Autoverkehr auskommen. Gleichzeitig können diese Tage genutzt werden, um ein Leben im Nahbereich zu fördern.

An dieser Stelle eine Anmerkung zum Argument, man solle Klimaschutz möglichst ohne Verbote praktizieren und autofreie Tage seien deshalb

²⁹ Die Idee einer solchen Umnutzung der Autobahnen stammt aus den Reihen vom umverkehr und ist bereits zu Beginn der 1990er-Jahre entwickelt worden.

abzulehnen: Es gibt kaum einen Bereich, der uns im Alltag derart stark mit Verboten, Geboten und Vorschriften bedrängt wie der Autoverkehr. Im Strassenverkehr gelten hunderte von Regeln, und ihre Nichtbefolgung hat oft schwerwiegende

Konsequenzen (Verletzungen, Invalidität oder Tod). Der Strassenverkehr schränkt den Bewegungsraum für Kinder erheblich ein. Kinder

müssen jahrelang auf die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln hin erzogen werden.

An autofreien Tagen hingegen können sich alle – insbesondere auch Kinder – in weiten Bereichen des Strassennetzes sorglos bewegen. Ein zeitweise generelles Verbot des Autoverkehrs sowie seine platzmässige Einschränkung müssen demnach als ein Akt der Befreiung verstanden werden.

Nachhaltig mobil

Wesentliche Komponenten einer nachhaltigen Mobilität sind der sogenannte „Langsamverkehr“ (insb. Fusswege und Fahrräder – in Städten oft schneller als Autos im Stau) und ein öffentlicher Verkehr, der mit nachhaltig produzierter Energie betrieben wird. In Städten und Agglomerationen muss die Verkehrsfläche für den Langsamverkehr deshalb erheblich vergrössert werden, z.B. durch die Einrichtung mehrspuriger Fahrrad-Bahnen auf dem heutigen Strassennetz. Die Kapazität des öffentlichen terrestrischen Verkehrs wird erheblich ausgebaut. Auch dafür kann und muss auf das heutige Strassennetz zugegriffen werden (siehe Haupttext). Eine dritte Komponente bilden Dienstleister, die Personenwagen und Kleinlaster nach Bedarf anbieten für jene Fälle, in denen ÖV und Langsamverkehr nicht ausreichen. Künftig können dabei auch *selbstfahrende* Autos zum Einsatz kommen. Dies würde erlauben, das Fahrzeug per App an jeden beliebigen Standort hinzubestellen und nach getaner Fahrt wiederum an beliebiger Stelle stehen zu lassen. Die Fahrzeugflotte für solche Dienste würde vielleicht noch 5% der heutigen Flotte an Automobilen zählen und durch nicht-kommerzielle Dienstleister zur Verfügung gestellt (z.B. die Genossenschaft Mobility). Diese Flotte erreicht einen viel höheren Ausnutzungsgrad auf als bei heutigen Privatautos üblich, d.h. die Fahrzeuge stehen viel weniger ungenutzt herum³⁰. Ist eine massive Reduktion des Autoverkehrs einmal in Gang gesetzt, macht es durchaus auch Sinn, den verbleibenden Verkehr auf Elektroantriebe umzustellen. Dies unter anderem auch deshalb, weil E-Antriebe weitaus verschleissfreier sind als Verbrennungsmotoren und auf eine viel längere Lebensdauer ausgelegt werden können.

Im Fernverkehr werden Flüge unter 1500km durch Züge abgelöst. Nachtzüge erleben eine entsprechende Renaissance. Während nämlich bei Flügen unter 500 km die Bahn in vielen Fällen heute schon eine bessere Alternative darstellt, fehlen im Bereich zwischen 500 und 1500 km heute Alternativen. Nachtzüge sind auf solchen Distanzen ein geeignetes Transportmittel.

Für lange Strecken über Meere muss ein verlässlicher Personen-Schiffsverkehr verfügbar werden. Eigentliche Langstreckenflüge müssten kontingentiert werden: Jede Person hätte demnach ein Anrecht auf eine bestimmte Zahl von Langstreckenflügen im Leben.

Die Güterproduktion wiederum muss viel stärker regional erbracht werden als heute. Dies wird u.a. mit den Klimaverträglichkeitsprüfungen (Punkt 14) und mit deutlich höheren Transportkosten erreicht. Wie bedeutsam das ist, wird anhand der Prognosen deutlich, die das International Transport Forum der OECD jeweils alle zwei Jahre veröffentlicht³¹. Das ITF rechnet in seinem Outlook von 2017 beim Frachttransport mit einer künftigen Zuwachsrate von jährlich über 3%. Damit würde der weltweite Warentransport bis ins Jahr 2050 um rund 250% anwachsen (S. 56 ff). Über alles gesehen (Güter- und Personentransporte) prognostiziert der Bericht einen Zuwachs von CO₂-Emissionen von rund 80% bis 2050 (S.61). Soweit darf es schlicht nicht kommen

³⁰ Im Jahr 2018 verfügte Mobility bei 177'100 Mitgliedern über eine Flotte von 3090 Fahrzeugen an 1480 Standorten. Auf 1000 Mobilitymitglieder kamen also lediglich 17.5 Fahrzeuge (<https://www.mobility.ch/de/mobility-genossenschaft/ueber-uns/gelesen> am 10.6.19). Im gleichen Jahr waren in der Schweiz auf 1000 Personen 543 Personenwagen zugelassen (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>, gelesen am 10.6.19).

³¹ ITF-Transport Outlook 2017, https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2017/01/itf_study.pdf, gelesen am 4.6.2019

11. Die Schweiz vervielfacht den geplanten Einsatz an öffentlichen Finanzmitteln im Gebäudebereich auf mehrere Milliarden Franken pro Jahr. Sie beschleunigt damit Gebäudesanierungen und, die Umstellung auf nachhaltige, effiziente Heiz- und Kühlanlagen. Dabei sorgt sie dafür, dass der Einsatz von alternativen Baumaterialien massiv erhöht wird.

Im Gebäudebereich haben Bemühungen um einen klimagerechten Umbau bereits Fuss gefasst. Das ist auch unabdingbar: Der Gebäudebereich ist in der Schweiz für rund 40% der Klimaemissionen verantwortlich. Zum Glück sind alternative Technologien für das Heizen, für die Warmwasseraufbereitung und für die lokale Stromversorgung schon weit entwickelt und verbreitet (z.B. Wärmepumpen, Solarheizungen, Photovoltaik, Erdsonden), sodass ein generelles Verbot von fossilen Heizungen bei Neubauten jetzt rasch durchgesetzt werden muss und kann. Weitere Verbesserungen sind vor allem in folgenden Bereichen möglich:

- bei der Sanierung von Altbauten. Hier müssen für jeden Altbau rasch verbindliche Sanierungspläne erstellt werden, die dann - zeitlich sinnvoll gestaffelt - auch an die Hand genommen werden
- Beim Einsatz von Verbundlösungen in Siedlungen und Quartieren. Dabei muss dafür gesorgt werden, dass möglichst alle geeigneten Dachflächen für die Erzeugung von Solarstrom genutzt werden – nicht nur für den Eigenbedarf der jeweiligen Liegenschaft, sondern auch als Zuschuss für die allgemeine Stromversorgung
- Bei Einstellungen und Kontrollen bestehender Anlagen.

Eine der Herausforderungen besteht darin, den Ersatz von fossilen Heizsystemen (Öl, Erdgas) erforderlichen zusätzlichen Strombedarf nachhaltig zu decken. Für den Betrieb von Wärmepumpen etwa ist Strom erforderlich, der nur beschränkt vor Ort (Photovoltaik) erzeugt werden kann. Entsprechend sorgsam muss mit dem verfügbaren Strom aus zentralen Stromnetzen umgegangen werden.

Problematisch ist der Einsatz von Biogas als Ersatz für Erdgas. Eine Herstellung von Biogas aus pflanzlicher Primärproduktion kommt nicht in Frage, und beim Einkauf von Biogas aus dem Ausland ist nur schlecht kontrollierbar, woher das Gas wirklich stammt. Bleibt im Wesentlichen nur die Produktion aus landwirtschaftlichen Abfällen und aus Haushaltskompost, was die produzierbare Menge deutlich beschränkt.

Eine wichtige Rolle spielt der Einsatz von Baumaterialien. Der Bedarf an Beton und damit an Zement muss stark reduziert werden, weil die Zementproduktion für weltweit 8% aller CO₂-Emissionen verantwortlich ist – Tendenz steigend³². Deshalb muss der Einsatz von alternativen Baumaterialien (Holz, Stroh, Recycling von Bauschutt, Bruchstein) entschlossen gefördert werden.

12. Die Schweiz steigt entschlossen aus der heutigen Materialschlacht aus und verbindet dies mit dem gezielten ökologischen Umbau von Industrieanlagen und der raschen Entwicklung klimafreundlicher Technologien und Verfahren. Ein besonderes Augenmerk gilt Low-Tech-Ansätzen, die in einer profitorientierten Wirtschaft oftmals unter den Tisch fallen.

Weltweit ist die Industrie für einen Drittel der Emissionen von Klimagasen verantwortlich. An erster Stelle steht dabei die bereits erwähnte Zementproduktion. Bedeutende Emittenten sind auch die Eisen- und Stahlindustrie sowie Chemie und Petrochemie. Bedenklich ist, dass gegenwärtig nur wenig alternative Technologien und Verfahren bereitstehen, um den Ausstoss in bedeutendem Masse zu senken.³³ Dies unterstreicht die Bedeutung eines entschlossenen Ausstiegs aus der gegenwärtigen Materialschlacht. Denn nur wenn es uns gelingt, den Material- und Energieverschleiss um Grössenordnungen zu verringern, werden wir eine Chance haben, Netto-Null-Emissionen überhaupt zu erreichen. Dies gilt umso mehr, als gegenwärtige Prognosen davon ausgehen, dass der Bedarf an Material und Energie nochmals erheblich ansteigt.

Parallel zur Eindämmung des Verbrauchs ist es natürlich notwendig, die verbleibende Produktion ökologisch und klimapolitisch zu optimieren. Ein besonderes Augenmerk verdienen dabei Konzepte

³² Gschweng Daniela (2019). Zement, die unbeachtete Klimafalle. Online unter <https://www.infosperber.ch/Umwelt/Zement-die-unbeachtete-Klimafalle> (gelesen am 20.5.19)

³³ Gielen Dolf (2017): Industrial greenhouse gas emissions mitigation: the role of renewable energy and other technologies. In: Lechtenböhrer Stefan et al (2017). Deep Decarbonisation of Materials Processing Industries. Zusammenstellung von Materialien und Referaten einer Tagung des Wuppertal-Instituts. https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/COP23_Decarbonisation_Panels.pdf (gelesen am 4.6.2019).

und Techniken, die es erlauben, mit einfachen Mitteln grosse Wirkung erzielen. Dies ist deshalb so wichtig, weil der Kapitalismus ein problematisches Technologie-Paradoxon erzeugt. Bei der Auswahl und der Förderung von Technologien ist nämlich entscheidend, ob die Unternehmen dadurch einen technologischen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz erzielen. Besonders interessant sind für Unternehmen High-Tech-Lösungen, die so kapitalintensiv sind, dass nur wenige Anbieter sich die nötigen Investitionen leisten können. Denn auf diese Weise lassen sich dauerhaft hohe Profite erreichen. Die Konkurrenz bleibt überschaubar und damit auch der Druck auf die Preise.

Dieser Mechanismus ist so dominant, dass jene einfachen technologischen Ansätze auf der Strecke bleiben, die rasch und in grosser Verbreitung zur Anwendung gelangen können. In der öffentlichen Wahrnehmung wird Technologieentwicklung mit teurer Spitzentechnologie gleichgesetzt, und es wird suggeriert, dass die Möglichkeiten von einfachen Verfahren und Produkten längst ausgereizt seien. Dem ist aber überhaupt nicht so.

Einige Beispiele:

- In Lustenau in Vorarlberg steht ein Null-Energie-Bürogebäude, das ohne jede High-Tech-Installation auskommt. Das Haus benötigt keine Heizung; dennoch sind die Temperaturen konstant zwischen 22°C und 26°C – die nötige Wärme entsteht einzig durch die Menschen und die üblichen Geräte (Licht, Computer)³⁴. Dahinter steckt simple Low-Technologie: Die Wände sind 75 cm dick, die Geschosshöhe beträgt 3.5m, die schlanken Fenster sind zurückversetzt und gut beschattet.
- Das Frauen-Solarprojekt Nicaragua unterstützt Frauen in dem armen mittelamerikanischen Land mit Solarkochern. Diese simple, unabhängig von externer Energieversorgung arbeitende Technologie ist nicht nur nachhaltig und sparsam, sondern verhindert auch, dass für die Energiegewinnung zu viel Holz geschlagen und dabei Wälder geschädigt werden.³⁵
- Für die Aufbereitung von sauberem Trinkwasser gibt es eine bewährte Methode, die an Einfachheit kaum zu überbieten ist: Wasser wird während sechs Stunden in PET-Flaschen der Sonne ausgesetzt und dadurch keimfrei. Das Verfahren ist am Eawag, dem Wasserforschungsinstitut des ETH-Bereichs entwickelt worden.³⁶

- Früher wurden in Wohnhäusern in den Küchen sogenannte Kühlkästen eingebaut. Dafür wurden die Küchen im kühlestem Bereich des Hauses angelegt. Die in der Küche eingelassenen Kühlkästen waren durch eine Öffnung direkt mit der Aussenluft verbunden und enthielten Tablare aus kühlendem Stein. Im Winter wurde die Öffnung mit Zeitungspapier isoliert. Diese Kästen eigneten sich (bis auf besonders heisse Perioden) bestens für die Aufbewahrung von Gemüse, Salaten oder gekochten Speisen – ohne jeden Energieaufwand.

13. Die Energieversorgung der Schweiz wird schnellstmöglich auf erneuerbare Energien umgestellt.

Liberalisierungsvorhaben werden gestoppt, bereits erfolgte Liberalisierungen rückgängig gemacht.

Die Ausgestaltung der Energieversorgung ist klimapolitisch selbstredend von grosser Bedeutung. Deshalb dürfen sich kommerzielle Interessen auf keinen Fall vor die Ziele der Klimapolitik schieben, was nur sicherstellt werden kann, wenn die Energieversorgung eine öffentliche Aufgabe unter demokratischer Kontrolle bleibt. Dies gilt insbesondere für Grossanlagen und grossräumige Infrastrukturen.

Die Schweiz befindet sich dank der breit verfügbaren Wasserkraft in einer privilegierten Position und hat diese Energieform auch bereits gut erschlossen. Allerdings hat sie die Förderung anderer erneuerbarer Energiequellen in den letzten Jahren sträflich vernachlässigt und muss diesen Rückstand nun entschlossen wettmachen. Bei der Nutzung von Wind- und Sonnenenergie ist die Schweiz im europäischen Vergleich weit abgeschlagen. Gemäss einer Studie der Schweizerischen Energiestiftung SES liegt sie auf Position 25 von 29 Ländern. Dabei ist das Potenzial enorm. Die SES schreibt: „Wie das Bundesamt für Energie kürzlich publizierte, könnten in der Schweiz allein auf Hausdächern und -fassaden jährlich 67 TWh Strom erzeugt werden, was den Landesstromverbrauch von rund 60 TWh deutlich übersteigt.“³⁷ Um dieses Potenzial zu nutzen, braucht es entsprechende Vorschriften und analoge Vergütungen für die Netzeinspeisung für Anlagen jeden Ausmasses und ohne zeitliche Begrenzung.

³⁷ Schweizerische Energiestiftung SES (2019). Ländervergleich 2018 – Solar- und Windernergieproduktion der Schweiz im europäischen Vergleich. https://www.energiestiftung.ch/files/energiestiftung/fliess_textbilder/Studien/Kurzstudie_Laendervergleich_2018.pdf (gelesen am 29.5.19).

³⁴ Tages-Anzeiger, 10. Dezember 2013, S.27

³⁵ <http://www.nicasolar.org>

³⁶ <http://www.sodis.ch/>

Zudem müssen Verfahren gefördert werden, um die zeitlich unterschiedlichen Verläufe der Energiegewinnung (z.B. bei der Photovoltaik von der Intensität der Sonneneinstrahlung abhängig) und des Energiebedarfs auszugleichen.

Infrastruktur und Hauptträger der Energieversorgung müssen demokratisch gesteuert und kontrolliert werden. Die zentrale Richtschnur heisst Nachhaltigkeit – ohne Wenn und Aber, und ohne Umwege über Marktmechanismen, die immer wieder von Neuem unter den Druck von ökonomischer Konkurrenz um Profite und Marktanteile kommen – ein Druck, der umweltpolitische Ziele schon viel zu oft weggedrängt hat. Deshalb muss die geplante Liberalisierung des Strommarktes gestoppt und müssen bereits erfolgte Liberalisierungen wieder rückgängig gemacht werden.

14. Die Schweiz etabliert für alle Produkte und Dienstleistungen eine Klimaverträglichkeitsprüfung. Produkte und Dienste, die deutlich von der jeweils bestbekanntesten Praxis entfernt sind, werden sanktioniert respektive vom Markt genommen.

Klimaverträglichkeitsprüfungen erlauben es, in der ganzen Breite der Güter und Dienstleistungen klimaschädigende Praxen zu ermitteln und Abhilfe zu schaffen. Firmen und Institutionen sind aufgefordert, solche Prüfungen aus eigenem Antrieb so rasch als möglich in Gang zu bringen und die entsprechenden Resultate offen zu legen. Die Zweckmässigkeit dieser Prüfungen soll durch eine unabhängige, öffentliche Instanz beurteilt werden. Diese Instanz muss ausbleibende und für ungenügend befundene Prüfungen selbst vornehmen können. Massstab für die Beurteilung muss die pro Produkt/Dienstleistung jeweils beste bekannte, klimafreundliche Praxis in Bezug auf Produktion, Verpackung, Transportwege, Vertrieb und Nutzung sein. Es müssen griffige Sanktionsmöglichkeiten geschaffen werden, damit Klimaverträglichkeitsprüfungen durchgesetzt werden und ihre Resultate zu Verbesserungen führen. Bei Bedarf wird muss die Produktion, der Vertrieb und der Handel von klimaschädigenden Produkten/Dienstleistungen verboten. Ein Ziel der Klimaverträglichkeitsprüfungen ist, dass alle Produkte in eine Kreislaufwirtschaft eingebunden werden. Aus Klimagründen brauchen wir eine Zero-Waste-Gesellschaft, in der jeder ‚Abfall‘ wiederverwendet wird. Verpackungen werden dabei auf das Unabdingbare reduziert und müssen zu 100% recycelbar sein. Eine wichtige Dimension der Klimaverträglichkeit sind die Transportwege, die ein Produkt mitsamt

seinen Komponenten auf sich vereint. Viel zu billige Transportkosten, weltweit enorme Lohnunterschiede und der Mangel an ethischem Verhalten bei vielen Verantwortlichen führen oft zu einem grotesk hohen Transportaufwand. So wird etwa norwegischer Rauchlachs nach China transportiert, um dort tranchiert zu werden, bevor er wieder nach Europa verfrachtet wird und in den Regalen der Supermärkte landet (Donaukurier, 11.5.17). Manor, Globus und andere Ladenketten bieten in ihrem Sortiment Wasser von den 22'000 Kilometern entfernten Fijj-Inseln an. Die SBB – ausgerechnet! – lassen den Muschelkalkstein aus Würzburg (Deutschland) nach China verfrachten, dort zu Fassadenelementen zusammenbauen, um ihn dann in Zürich in einem neuen Prestigebau einzusetzen³⁸. Dank der Klimaverträglichkeitsprüfung werden solche Praxen aufgedeckt und sofort unterbunden.

15. Die Schweiz fördert eine klimaschonende Sharing Economy und ein Netz entsprechender lokaler Werkstätten.

Die Schweiz fördert eine nicht-kommerzielle Sharing Economy, insbesondere auch durch die Unterstützung entsprechender Online-Plattformen und die Einrichtung eines Netzes von lokalen Werkstätten und Projekten. Im Teilen von Gütern des täglichen Bedarfs liegt ein enormes Potenzial – allerdings nur dann, wenn dieses Teilen nicht kommerzialisiert und deshalb auch nicht in den Sog einer Wachstumslogik gerät. Ein Beispiel ist die nicht-kommerzielle Schweizer Fahrgenossenschaft Mobility. Besonders interessant wird eine Sharing Economy im Verbund mit einem Netz von lokalen Werkstätten in Dörfern, Siedlungen und Quartieren, u.a. in den Bereichen Textil-, Holz- und Metallverarbeitung, und im Einsatz von Elektrogeräten, Computern und der Telekommunikation. Diese Werkstätten stellen Geräte für die Ausleihe zur Verfügung, organisieren Weiterbildungen und Kurse, bieten Reparaturdienste an. Mit zunehmender Verbreitung der Technologien des digitalen Drucks wachsen die Einsatzmöglichkeiten solcher Werkstätten erheblich. So können beispielsweise Ersatzteile jeweils vor Ort produziert werden. Hersteller von Gütern müssen entsprechend verpflichtet werden, für sämtliche Verschleissteile ihrer Produkte entsprechende Anleitungen zu publizieren. Diese lokalen Werkstätten sind den Zielen der Klima- und Umweltverträglichkeit verpflichtet und erhalten entsprechende Unterstützung durch die

³⁸ Letzte beide Beispiele: Quelle Alpeninitiative. Siehe <https://kampagne.alpeninitiative.ch/abstimmung/> (gelesen am 10.6.19)

öffentliche Hand. Auf diese Weise entsteht eine neue Ökonomie im Nahbereich mit geringstmöglichem Transportaufkommen und optimierter Nutzung von Geräten und von Fachwissen. Ganz ähnlich funktionieren Formen einer kooperativen Land- und Gartenwirtschaft, die als Solidarische Landwirtschaft³⁹ bezeichnet wird und bei der Produktion und Konsum so stark wie möglich verschränkt werden. Die beteiligten Haushalte erhalten regelmässige Gemüselieferungen aus der unmittelbaren Region und können – wenn sie wollen – regelmässig im Gemüseanbau mitwirken.

16. Die Schweiz erhebt eine einmalige Klimaabgabe von 20% auf grosses Finanzvermögen über einer Mio. Franken. Die Gelder fliessen in einen Klimafonds, der zur Finanzierung der Klimawende im In- und Ausland verwendet wird.

Auf Vermögen von mehr als einer Mio. CHF wird eine einmalige Klimaabgabe von 20% erhoben. Selbstbewohnte Immobilien werden nicht mitgerechnet. Mit der Abgabe wird ein Klimafonds gebildet. Aus diesem Fonds werden Klimaschutzmassnahmen zur Hälfte im Inland, zur Hälfte im Ausland finanziert. Dank dieser Abgabe werden die nötigen Ressourcen verfügbar, um den erforderlichen Wandel im erforderlichen Tempo zu realisieren und gerecht auszugestalten. Die Klimaabgabe nimmt eine Idee des Internationalen Währungsfonds aus dem Jahr 2013 auf und ergibt nach unseren Berechnungen einen Ertrag von rund 240 Mia. CHF⁴⁰. Diese Abgabe ist

39

https://de.wikipedia.org/wiki/Solidarische_Landwirtschaft

⁴⁰ 2013 hat der Internationale Währungsfonds (IMF; 2013, S. 49) mit dem Vorschlag einer einmaligen Abgabe auf hohe Finanzvermögen für Aufregung gesorgt. In einem Fiskalbericht mit dem Titel „Taxing Times“ wird einer solchen Abgabe eine hohe Wirkung zugebilligt bei geringen Nebeneffekten, sofern sie rasch erhoben wird und Umgehungsmöglichkeiten ausgeschaltet werden. Der IMF bringt eine Abgabe in der Höhe von 10% ins Spiel. Unseres Erachtens muss eine solche Abgabe auf grosse Vermögen von mehr als 1 Mio. CHF beschränkt werden (unter Ausschluss von eigenbewohnten Immobilien und üblichen Sachwerten); auf der anderen Seite muss eine höhere Abgabe von 20% angepeilt werden. Laut dem World Wealth Report der Unternehmensberatungsfirma Capgemini gab es in der Schweiz im Jahr 2017 389'200 Personen, die über mehr als 1 Mio. US\$ investierbare Assets verfügten (Finanzmittel ohne selbstbewohnte Immobilien, Sammlungen und langlebige Gebrauchsgüter). Sie verfügten über ein Gesamtvermögen von 1204 Mrd. US\$ (NZZ vom

nicht nur aus Gründen der Gerechtigkeit erwünscht. Die damit verbundene Rückverteilung von oben nach unten ist auch deshalb gefordert, weil sich in den letzten Jahrzehnten eine immense Blase an Vermögen gebildet hat. Dies hat zur Aufblähung spekulativer Finanzmärkte geführt. Es ist dringend nötig, diese spekulativen Vermögen aus der Finanzsphäre herauszulösen und für wichtige gesellschaftliche Aufgaben wie den Klimaschutz und die Klimagerechtigkeit verfügbar zu machen. Die Abgabe muss verbunden werden mit der Einführung einer effektiven Kapitalverkehrskontrolle, um ihre Umgehung zu verhindern. Ebenso braucht es wirksame Sanktionsmöglichkeiten für jene Fälle, in denen dies dennoch versucht wird. Zudem muss die Abgabe in einer Art und Weise erhoben werden, die keine Kriseneffekte bewirkt. Solche Effekte könnten entstehen, wenn gleichzeitig ein sehr hohes Volumen an Wertpapieren verkauft würde. Die Abgabe kann deshalb auch in Form einer Übertragung von Eigentumstiteln an den Bund erfolgen. Dieser soll dann die Wertpapiere zeitlich gestaffelt veräussern.

Der Betrag von 240 Mia. CHF erlaubt es, im Inland mit dem Klimaschutz entschlossen vorwärts zu machen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass dabei niemand fallen gelassen wird und dass die Menschen bei der Umstellung auf eine nachhaltige Lebensweise die erforderliche Unterstützung bekommen.

Gleichzeitig werden damit auch die erforderlichen Mittel verfügbar, um substanziell zu einer sozial orientierten Klimapolitik im globalen Süden beitragen zu können. Der Grossteil der Bevölkerungen des globalen Südens hat keinen oder nur einen geringen Anteil an den Ursachen der Klimaerwärmung. Dennoch sind sie von den Folgen oft viel stärker betroffen als der globale Norden. Dabei haben Hunderte von Millionen Menschen immer noch keinen stabilen Zugang zu Nahrung, sauberem Wasser, zu Wohnungen, zur Telekommunikation, zu Bildung und zu den Leistungen eines funktionierenden Gesundheitssystems. Klimagerechtigkeit bedeutet deshalb auch, allen Menschen dieser Erde diesen Zugang zu ermöglichen – natürlich mit Strukturen und Technologien, die dem erforderlichen Klimaschutz angemessen sind.

19.6.18, S.33; Capgemini 2018.). 20% dieses Vermögens ergeben rund 240 Mia. US\$ (das entspricht in etwa dem gleichen Betrag in CHF).

International Monetary Fund IMF (2013). Fiscal Monitor – Taxing Times. Online unter <https://www.imf.org/en/Publications/FM/Issues/2016/12/31/Taxing-Times> (gelesen am 30.8.18) Capgemini (2018). World Wealth Report. <https://www.worldwealthreport.com>

17. Die Schweiz verpflichtet sich zu einer *Just Transition*, zu einem sozialen und gerechten ökologischen Umbau. Sie fördert die Bildung einer Vielzahl von neuen, klimagerechten Jobs in Gewerbe und Industrie und stärkt die Ansätze eines *Social Design*. Ebenso schafft sie eine bedeutende Zahl von neuen Jobs in öffentlichen Care-Diensten (z.B. Kinder- und Altenbetreuung). Sie garantiert ein Recht auf Erwerbsarbeit.

Der für die Abwendung von Klimakatastrophen erforderliche System Change schliesst ein, dass niemand fallen gelassen wird. Das bedeutet insbesondere, dass alle Menschen Anrecht auf Erwerbsarbeit zu fairen Arbeitsbedingungen haben. Die International Labor Organisation ILO⁴¹ – eine Unterorganisation der UNO – hat definiert, was unter ‚fair‘ zu verstehen ist und dies unter dem Begriff *Decent Work* ausführlich dokumentiert. Die ILO hat sich überdies ausführlich mit der Problematik der hier diskutierten *Just Transition* auseinandergesetzt und macht dazu auf ihrer Website eine Fülle von Dokumenten verfügbar. Der ökologische, klimagerechte Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft führt zu einer Verlagerung von Arbeitsplätzen. Zum Beispiel wird es zu einem markanten Abbau von Jobs im Flugverkehr kommen. Die betroffenen Beschäftigten müssen angemessene Umschulungen in Anspruch nehmen können. Vor allem aber muss ein ökologischer, klimagerechter Umbau verbunden sein mit der Schaffung einer Vielzahl neuer Arbeitsstellen, etwa im Bereich der Gebäudesanierung, im Biolandbau und beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dazu gesellt sich der Ausbau öffentlicher Care-Dienste in den Bereichen Kinderbetreuung sowie Betreuung und Pflege von Menschen im hohen Alter. Eine Vielzahl von Studien kommt zum Schluss, dass eine nachhaltige Energieversorgung und -nutzung mehr Arbeitsplätze schafft als die gegenwärtige verschwenderische Karbon-Wirtschaft. In stofflich-sachlicher Sicht ist deshalb eine *Just Transition* gut abgesichert.

Just Transition zielt auch darauf ab, die Betroffenen zu Beteiligten zu machen. In eine ähnliche Richtung weist auch das Konzept der Klimaräte (siehe Punkt 21).

Social Design

Mit dem Begriff Social Design werden Verfahren beschrieben, bei denen die Ökonomie vom gesellschaftlichen Bedarf und den Wirkungen auf Gesellschaft und Umwelt her konzipiert wird. Drei wesentliche Stichworte dazu sind Sozialverträglichkeit, Nachhaltigkeit und Partizipation. Das Museum für Gestaltung Zürich hat dazu 2018 eine interessante Ausstellung präsentiert, in der eine Vielzahl von aktuellen Projekten des Social Design präsentiert worden ist. Beispiele sind Projekte, bei denen Lern- und Ermächtigungsprozesse im Zentrum stehen (etwa das Modelabel Vagabunt); um dezentrale Energieversorgung für unerschlossene Gegenden, z.B. in Form des Solarkioskes (eine Kombination von dezentraler, mobiler Energieversorgungsstation, Einkaufsladen und Vermittlungsort von Gesundheitsdiensten); um einen robusten PC für Schulkinder, wie er im globalen Süden zum Einsatz kommt; um ein partizipatives Bauen mit nachhaltigen Materialien und so weiter. Etliche dieser Projekte haben bereits eine beträchtliche Grösse erreicht. Auch die von uns vorgeschlagenen lokalen Werkstätten reihen sich in das Konzept des Social Design ein, ebenso wie etwa auch die Solidarische Landwirtschaft.

Museum für Gestaltung Zürich / Sachs Angeli (Hrsg. 2018). Social Design. Partizipation und Empowerment. Zürich.

⁴¹ Die ILO vereinigt Gewerkschaften, Arbeitgeber und staatliche Organisationen aus 187 Ländern.

18. Die Schweiz verdoppelt die durchschnittliche freie Zeit von Jugendlichen und Erwachsenen. Damit verschafft sie der Bevölkerung die zeitlichen Ressourcen, um aus den Hamsterrädern der kapitalistischen Beschleunigungsgesellschaft auszusteigen und neue Konsum- und Lebensformen zu erproben.

Wenn Klimaschutz gelingen soll, müssen wir aus dem Sog einer Lebensweise herausfinden, bei der persönlicher und beruflicher Erfolg nur zum Preis grosser Hektik und konsumistischer Lebensführung zu erzielen sind. Grosse Teile der Bevölkerung sind in solche Hamsterräder der Beschleunigungsgesellschaft eingespannt. So müssen Eltern von kleinen Kindern im Schnitt pro Woche über 70 Stunden Arbeit leisten für den Erwerb, die Haushaltsführung und die Kinderbetreuung. Ein solches Mass an Inanspruchnahme drängt uns in einen temporeichen und verschwenderischen Lebensstil. Alles muss rasch gehen, weil wir wenig Zeit haben – folglich bleibt zum Beispiel auch keine Zeit, klimaschonend und langsam zu reisen. Genuss braucht Musse, etwa für ein gutes Essen oder ein aufmerksames Hinhören bei Musik. Fehlt diese Zeit, suchen wir Befriedigung im raschen Konsumrausch: Der Kauf ist alles, der eigentliche Konsum spielt nur noch eine untergeordnete Rolle. Zeit ist die Währung des Klimaschutzes und der Sorgsamkeit. Zu Recht wird von Zeitwohlstand gesprochen. Jeder ernsthafte Versuch, die Klimaerwärmung zu stoppen, muss dies berücksichtigen. Die Verdoppelung der freien Zeit kann auf vielen Wegen erreicht werden, z.B. durch eine generelle Arbeitszeitverkürzung. Ein weiteres Beispiel ist das vom Denknetz entwickelte Modell des Bedingungslosen Sabbaticals für alle BSA⁴². Es schlägt ein Sabbatical von drei frei wählbaren Jahren zwischen dem 25. Altersjahr und dem Rentenalter vor. Während des Sabbaticals wird vom Staat monatlich ein Betrag von 3200.- bezahlt (80% des von den Gewerkschaften geforderten Minimallohns). Das BSA soll auch in Form von Teilzeitpensen zu 50% bezogen werden können. Bezugsberechtigt sind alle Menschen, die ihren Wohnsitz seit mindestens fünf Jahren in der Schweiz haben. Die Kosten für ein solches BSA belaufen sich auf rund 2% der monetären Wirtschaftsleistung BIP.

⁴² Mehr Informationen dazu unter http://www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2017/07/bedingungsloses_sabbatical_bsa_kurz.pdf

19. Die Einrichtungen der Altersvorsorge, die Sozialversicherungen und die Nationalbank werden verpflichtet, sich aus Investitionen in die karbonbasierte Wirtschaft vollständig zurückzuziehen.

Die Vorsorgeeinrichtungen der beruflichen Altersvorsorge (BVG, Kapitaldeckungsverfahren) werden angehalten, aus sämtlichen Investitionen in Unternehmen mit Aktivitäten in der Förderung, Verarbeitung oder dem Handel von fossilen Brennstoffen vollständig auszusteigen. Dasselbe gilt für alle anderen Sozialversicherungen (wie die AHV oder die Krankenkassen), die ihre Reserven ebenfalls an den Finanzmärkten anlegen, und ebenso für die Nationalbank.

Eine im Oktober 2015 vom Bundesamt für Umwelt publizierte Studie kommt zum Schluss, dass alleine die im Ausland gehaltenen Aktienanlagen der Vorsorgeeinrichtungen über 25 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente enthalten. Das ist rund die Hälfte dessen, was sämtliche in der Schweiz gehaltenen Investitionen an CO₂-Äquivalenten beinhalten. Dieses Investitionsverhalten unterstützt eine Erderwärmung vom 4 bis 6 Grad Celsius. Das muss rasch korrigiert werden.

Überdies bindet dieses Investitionsverhalten die Renten der erwerbstätigen Bevölkerung in inakzeptabler Weise an die Risiken, die mit der Karbonwirtschaft verbunden sind. Die aktuell hohe Bewertung von Erdölkonzernen hängt eng mit der Bewertung der Erdölreserven zusammen, die von diesen Konzernen kontrolliert werden. Bei dieser Bewertung wird davon ausgegangen, dass letztlich sämtliche Erdölreserven auch tatsächlich gefördert werden. Wenn jedoch nur 20% der heute bekannten Reserven noch genutzt werden, dann sind wir bereits bei einer Erwärmung der Atmosphäre von zwei Grad angelangt. Mit anderen Worten: Die Bewahrung der menschlichen Zivilisation zwingt uns dazu, mehr als 80% der Reserven im Boden zu belassen. Das bedeutet, dass der Wert all jener Unternehmen kollabiert, deren Reichtum an die möglichst unbeschränkte Nutzung der Erdölvorkommen gebunden ist.

Bereits haben verschiedene Akteure einen solchen Rückzug aus Investitionen in die Karbonindustrie beschlossen – zum Beispiel der norwegische staatliche Pensionsfonds, der ähnlich hohe Vermögen verwaltet wie die Vorsorgeeinrichtungen der 2. Säule der Schweiz. Umso dringlicher ist es, dass die Schweizer Sozialversicherungen nun rasch nachziehen und nicht warten, bis die Werte ihrer entsprechenden Anlagen einbrechen und die Renten entsprechend beschädigt werden.

20. Die Schweiz fördert die Bildung von Klimaräten an Schulen und Universitäten, in beruflichen Milieus, in Dörfern und Quartieren, in Betrieben und im Freizeit-/Kulturbereich. Sie vergibt dafür unter anderem Klimastipendien an Menschen, die von den Klimaräten gewählt werden und die sich für eine bestimmte Zeit dem Aufbau und der Administration solcher Räte widmen.

Ohne ein dauerhaftes Engagement breiter Teile der Bevölkerung sind die erforderlichen Veränderungen zur Erreichung der Klimaschutzziele nicht zu erreichen. Das ist Herausforderung und Chance gleichzeitig. Wir müssen uns von der neoliberalen Periode lösen, in der jede*r für sich selbst schaut und die Verbindung zu den Mitmenschen ebenso verliert wie zur Natur und zu gesamtgesellschaftlichen Belangen. Wenn uns dies gelingt, ist dies der wohl grösstmögliche Gewinn eines System Change.

Klimaräte können zu einem Kristallisationspunkt dieses Wandels werden. In einigen Berufsgruppen existieren bereits entsprechende Ansätze, zum Beispiel die Ärzt*innen für Umweltschutz (<http://www.aefu.ch/aktuell>). Und natürlich ist die Klimastreikbewegung der Schüler*innen ein herausragendes Beispiel für das demokratische Engagement, wie es für einen System Change erforderlich ist. Ein weiteres markantes Beispiel ist der Aufruf der 26'800 Wissenschaftler*innen aus dem deutschsprachigen Raum, die im März 2019 eine Unterstützungserklärung für die Klimastreikbewegung unterzeichnet haben (<https://www.scientists4future.org/stellungnahme>).

Natürlich kann gesellschaftliches Engagement nicht von oben diktiert werden. Allerdings ist es möglich, Rahmenbedingungen zu schaffen, um Engagement zu fördern. Ein Weg dazu ist die Gewährung von Klimastipendien an Menschen, die sich dem Aufbau von Klimaräten widmen und von diesen für ein solches Stipendium nominiert werden. Das Stipendium soll für zwei Jahre gewährt werden und die Existenzsicherung der entsprechenden Person gewährleisten.

Im Weiteren muss auch die kritische Sichtung aller klimarelevanten Informationen gewährleistet sein; ein allfälliges Geschäftsgeheimnis muss entsprechend untergeordnet werden. Die Schweiz sorgt überdies dafür, dass Klimaaktivist*innen für ihr Engagement nicht sanktioniert werden dürfen.

21. Die Schweiz führt eine dritte Parlamentskammer ein: das Klimaparlament. Das aktive und passive Wahlrecht kommt allen Personen mit Jahrgang 1990 oder jünger zu. Das Klimaparlament hat bei allen klimarelevanten politischen Geschäften ein Mitspracherecht. Es kann Beschlüsse von National- und Ständerat zur Volksabstimmung bringen und ihnen einen Gegenvorschlag entgegensetzen.

Die politische Entscheidungsfindung muss den Erfordernissen des Klimaschutzes angepasst werden.. Dazu gehört auch, der Generation, die die Konsequenzen eines Klimawandels in vollem Ausmass zu tragen hat, in klimarelevanten Fragen einen Teil der Macht zukommen zu lassen. Dafür schafft die Schweiz eine dritte Parlamentskammer, das Klimaparlament. Das aktive und passive Wahlrecht zu diesem Parlament kommt allen Personen mit Jahrgang 1990 oder jünger mit Wohnsitz in der Schweiz zu, sobald sie das 15. Altersjahr zurückgelegt haben – unabhängig von ihrer Nationalität. Das Klimaparlament hat bei allen klimarelevanten politischen Geschäften auf Bundesebene ein Mitspracherecht. Ist es mit den entsprechenden Entscheiden nicht einverstanden, kann es das Geschäft vor eine Volksabstimmung bringen und dabei der Bevölkerung einen alternativen Vorschlag unterbreiten. Ausserdem soll das Klimaparlament federführend sein bei den Entscheiden über die Verwendung des Klimafonds.

22. Die Schweiz verabschiedet ein Klimaprogramm und passt dieses Programm regelmässig den sich entwickelnden Erfordernissen an.

Das Klimaprogramm bringt zum Ausdruck, dass Klimapolitik sämtliche relevanten ökonomischen und gesellschaftlichen Belange einschliessen muss. Ebenso entspricht das Programm der Notwendigkeit, das Ganze in den Blick zu nehmen und die einzelnen Massnahmen sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Schliesslich muss das Klimaprogramm auch verstanden werden als fortlaufender Lernprozess, bei dem Erfahrungen ausgewertet, Massnahmen angepasst und Schwierigkeiten gemeistert werden. Der Bundesrat muss dieser Aufgabe höchste Bedeutung zumessen. Dies beginnt damit, dass er eine oder einen Delegierten des Bundesrates für Klimapolitik bestimmt. Eine der ersten Aufgaben dieser Person muss es sein, eine breite Debatte um ein Klimaprogramm zu stimulieren und zu organisieren.

23. Die Schweiz engagiert sich für eine globale Care-Gesellschaft.

In der Summe bewirken die Massnahmen des Klimaprogramms eine umfassende Änderung der gesellschaftlichen Verhältnisse, einen System Change. Sie lösen eine Dynamik aus, die der Menschheit neue Entwicklungshorizonte eröffnen. Gefordert ist ein sorgsamer Umgang mit dem Klima, mit Lebensräumen, mit Menschen und mit ihren Gemeinschaften als oberste politische und ökonomische Maxime. Es ist kein Zufall, dass im heutigen kapitalistischen System nur das wirklich zählt, was für das Kapital unmittelbar verwertbar ist, also Gewinne erbringt – alles andere muss möglichst günstig sein. Dazu gehören neben Klima- und Umweltschutz auch die vielfältigen Formen der Care-Arbeit (wie Kinderbetreuung und Altenpflege). Diese Logik muss dauerhaft überwunden werden. Ein System Change wird tragfähig, wenn er den Imperativ des Klimaschutzes mit dem Care-Imperativ verbindet. Leben braucht Herausforderung, Wille, Darstellung, aber ebenso Pflege und Schutz. Care ist die unerlässliche Dimension des Sorgens und des Sorgetragens, die in allen gesellschaftlichen Belangen erforderlich ist. Was immer wir tun und lassen, es muss weltverträglich sein und den Anspruch aller Menschen auf ein Leben in Würde respektieren. Was immer wir tun, die Aspekte des Sorgetragens müssen gleichermassen Beachtung finden wie die Aspekte der Leistung und der Darstellung. In den Worten von Markus Wissen und Ulrich Brand: „Die je spezifische Lebensweise muss verallgemeinerbar sein, ohne ihre Voraussetzungen und negativen Folgen zu externalisieren, ohne andere Menschen auszubeuten und ohne ihre eigenen Grundlagen zu zerstören“.⁴³

⁴³ Ulrich Brand, Markus Wissen (2017). Imperiale Lebensweise, München S. 176

3. Wie den System Change in Gang bringen?

Die Klimakrise tritt gegenwärtig in eine neue, heisse Phase. Die Krise aussitzen geht nicht mehr. Die Frage, wie wir den Klimawandel möglichst gering halten wird eben gerade zu einer akuten Schlüsselfrage der Menschheit. Und noch bleibt eine kurze Zeitspanne, in der wir die Chance haben, gravierende Kippeffekte zu vermeiden. Die Bewahrung der Erde als zivilisatorischen Lebensraum gelingt nur als ein *globaler* System Change, als ein dynamischer Veränderungsprozess, der alle Länder dieser Welt erfasst. Entscheidender Motor des Handelns ist eine transnationale, machtvolle, hartnäckige und unbeirrbar Klimabewegung, ohne die ein ausreichender Klimaschutz kaum Aussichten auf Erfolg hat: Zu viele blockierende Mechanismen, zu viele mächtige Sonderinteressen sind im Spiel, als dass ein administrativ-politischer Weg top down zum Ziel führt. Die gerade im Entstehen begriffene globale Klimastreikbewegung/Fridays for future ist dabei Hoffnung und Verpflichtung. Getragen wird sie von jener Generation, die sich als erste keine Illusionen mehr macht. Augen verschliessen geht nicht mehr, hoffen, dass alles gar nicht oder viel später kommt auch nicht. Die Generation Klimastreik weiss, dass sie das volle Ausmass des Klimawandels am eigenen Leib erfährt. Schon nach wenigen Monaten hat diese Bewegung in vielen Ländern die Verhältnisse zum Tanzen gebracht. Wir müssen jetzt alles tun, um die unschätzbar wertvolle Chance zu nutzen, die die Klimastreikbewegung eröffnet. Viele konkrete Massnahmen – etwa eine Kerosinsteuer oder wirksame Lenkungsabgaben – werden seit Jahren mit dem Argument bekämpft, ihre Umsetzung im nationalen Rahmen würde Nachteile im internationalen Standortwettbewerb zur Folge haben. Und ohnehin würden solche Massnahmen durch die Praxis anderer Länder unterlaufen. Warum sich in der kleinen Schweiz anstrengen, wo sich doch die dominierenden Nationen USA und China um den Klimaschutz hinwegsetzen – so lautete (und lautet immer noch) ein Standardargument gegen jedes Handeln. Doch seit dem Take-Off der Klimastreikbewegung gibt es zu diesem Argument eine Umkehrung, und diese lautet: Jede sinnvolle, in einem lokalen oder nationalen Rahmen beschlossene Massnahme wird zum Ausgangspunkt von breiten internationalen Veränderungen. Würde die Schweiz – um ein Beispiel zu nennen - eine Klimabonus-Abgabe von mindestens CHF 300.- auf jedes Flugticket einführen, so würde dies zu einem starken Stimulus für die Politik in andern Ländern. Und natürlich ist es eben gerade die globale Klimabewegung, die solche Stimuli weiterträgt und ‚unwiderstehlich‘ macht.

Auch die erste globale Umweltbewegung der 1980er und 1990er Jahre vermochte auf diese Weise vieles zu bewirken – gerade auch auf

Weltebene. Beispiele dafür sind das Verbot der Fluorchlorkohlenwasserstoffen (FCKW), dank dem der Abbau der Ozonschicht wirksam gebremst wurde, oder die globale Verpflichtung zum Einbau von Katalysatoren in Autos, womit Verbrennungsschadstoffe wie Kohlenstoffmonoxid (CO) und Stickoxide (NO_x) massiv eingedämmt wurden. Die Schweiz hatte damals übrigens innerhalb von Europa die Vorreiterrolle übernommen und im Alleingang ab 1986 für alle Neuwagen Katalysatoren vorgeschrieben. Ein Ergebnis dieser ersten globalen Umweltbewegung war 1988 auch die Gründung des Weltklimarates IPCC durch das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und die Weltorganisation für Meteorologie (WMO). Heute zeigt sich dessen enorme Bedeutung. Ohne den Weltklimarat und ohne seine akribische Aufarbeitung der naturwissenschaftlichen Grundlagen würden wichtige und klare Bezugspunkte fehlen, insbesondere was die unmissverständlichen Aussagen zu Schwellwerten der Klimaerwärmung und den entsprechenden Reduktionszielen betrifft.

Wir leben allerdings nach wie vor in einer Entweder-Oder-Gesellschaft, in der verschiedene Anliegen und Ziele laufend gegeneinander ausgespielt werden. Zum Beispiel wird behauptet, ein wirksamer Klimaschutz lasse sich mit dem Ziel eines guten Lebens für alle nicht vereinbaren: Entweder Umweltschutz oder Wohlstand für die breite Masse der Bevölkerung, entweder Klimaschutz oder Arbeitsplätze. Wollen wir mit dem Klimaschutz erfolgreich sein, dann müssen wir das Entweder-Oder in ein Sowohl-Als-Auch wenden. Wir wollen und brauchen entschlossenen Klimaschutz wie auch soziale Gerechtigkeit – weltweit und in den einzelnen Ländern. Im Klimaprogramm zielt u.a. der Klimabonus auf Gerechtigkeit innerhalb eines Landes, die Vermögens-Klimaabgabe auf globale Gerechtigkeit. Und: Alle Ansätze, Emissionsziele durch eine Verlagerung der Reduktionen in andere Länder zu erreichen, müssen gestoppt werden. Wir können nicht länger hinnehmen, dass die Menschheit gespalten wird in diejenigen, für die soziale Ziele wichtiger sind und in diejenigen, die den Klimaschutz ins Zentrum stellen.

Weiter: Klimaschutz gelingt nur, wenn wir den Ausstieg aus der Materialschlacht schaffen, in die wir gegenwärtig verheddert sind. Es wird keinen wirksamen Klimaschutz geben, wenn wir versuchen, die heutigen Lawinen an Gütern durch eine neue, anscheinend klimafreundliche Lawinen zu ersetzen – etwa indem wir von der fossilen Autoflotte auf eine E-Autoflotte wechseln. Das ist eine verheerende Strategie, mit der wir noch tiefer in den Schlamassel geraten. Klimaschutz geht nicht, ohne dass wir im globalen Norden unsere Konsum-

und unsere Mobilitätsgewohnheiten ändern. Wir müssen viel mehr teilen statt so viel zu besitzen. Wir müssen die Hamsterräder eines gehetzten Alltags aufsprengen, die uns im Sog von Berufsstress und kompensatorischem Konsum gefangen halten. Wir brauchen ein neues Verständnis von Wohlstand. Deshalb brauchen wir auch Massnahmen, mit der unsere freie Zeit (frei von den Zwängen von Erwerbsarbeit oder von Ausbildungen) verdoppeln. Deshalb ist es so wichtig, allen Menschen einen existenzsichernden, fairen Job zu garantieren – denn die Angst vor Arbeitslosigkeit und sozialem Abstieg ist der grösste Antreiber der Hamsterräder. Die Klimaschutz-Massnahmen, die wir einfordern, müssen so „radikal“ sein, wie es die Situation erfordert. Das Argument, das sei ja schön und gut, liesse sich aber politisch nicht durchsetzen, könnte falscher nicht sein. Im Grunde wissen es alle, die es wissen wollen: Weder kann die konsumistische Lebensführung Bestand haben noch die gewaltige Macht der fossil orientierten Konzerne, Handels-

und Finanzmarktakteure. Es wäre ein fataler Fehler, von diesen Erkenntnissen im Namen eines vermeintlichen „Realismus“ abzurücken. Denn damit wäre vorprogrammiert, dass die Klimaschutzmassnahmen unzulänglich bleiben. Dann wäre auch vorprogrammiert, dass die Wirkungen verpuffen. Das aber würde zu Frustration und Zynismus führen und damit das wichtigste Gut gefährden, über das wir verfügen: das weltweite Klima-Engagement von Millionen von Menschen.

Es kann nicht genug betont werden: Der Schlüssel für eine gelingende Klimapolitik ist dieses Engagement. Seine Wirkung muss verbessert werden, zum Beispiel durch Klimaräte und Klimastipendien. Zum Beispiel in Form von Hunderten von Pilotprojekten für Klimaverträglichkeitsprüfungen. Zum Beispiel in Form eines Klimaparlaments. Zum Beispiel in Form eines internationalen Klima-Generalstreiks, an dem sich möglichst breite Teile der Bevölkerung in möglichst vielen Ländern beteiligen.

CO2-Gesetz und Gletscherinitiative

Das CO2-Gesetz ist laut Bundesrat das „Herzstück der Schweizer Klimapolitik“. Der heute gültige Gesetzestext deckt Reduktionsziele bis 2020 ab. Zurzeit berät das Parlament eine Revision dieses Gesetzes in der deklarierten Absicht, es mit den Vereinbarungen des Pariser Abkommens in Übereinstimmung zu bringen. Im Nationalrat ist das Gesetz allerdings im letzten Winter zurückgewiesen worden. SVP und FDP hatten zuerst alle Bestimmungen gestrichen, mit denen verbindliche Reduktionsziele innerhalb der Landesgrenzen hätten festgelegt werden sollen. Die SVP (weil sie überhaupt keinen Klimaschutz will) und die Ratslinke (weil sie das Gesetz nun als wirkungslos einstufte) lehnten daraufhin die gesamte Vorlage ab. Seither hat sich die FDP unter dem Druck der Klimastreikbewegung bewegt: Sie will nun doch eine Vorlage, die inländische Ziele festschreibt, und sie würde auch einer Flugticketabgabe zustimmen. Das Gesetz dürfte also doch überleben und am Schluss in einer Variante beschlossen werden, die nicht allzu weit vom ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates entfernt ist.

Wie wäre ein solches Gesetz zu bewerten? Wir stützen uns hier auf die Vorlage des Bundesrates (Botschaft vom 1.12.2107⁴⁴). Dabei fällt zunächst auf, dass die in der Vorlage vorgeschlagenen Reduktionsziele viel zu zaghaft sind. Bis im Jahr 2030 soll gegenüber 1990 ein Reduktionsziel von 50% erreicht werden, wobei sich dieses Ziel am Treibhausgas-Inventar misst. Gemessen am mindestens ebenso relevanten Treibhausgas-Fussabdruck fällt das Ziel weitaus bescheidener aus und erreicht nur knappe 25% (siehe Lauftext, Abschnitt 1.5). Damit wird das erforderliche Mass der Reduktion deutlich verfehlt.

Zweitens soll ein massgebender Teil der Reduktionen im Ausland erfolgen. Dazu untenstehend eine Darstellung aus der Präsentation, die Marc Chardonens, Direktor des BAFU am Medienhintergrundgespräch zur CO2-Gesetzesrevision vom 22.11.18 gehalten hat⁴⁵. Insgesamt sollen 40% der Reduktionswerte ins Ausland verlagert werden dürfen. Wir haben im Lauftext begründet, warum wir eine solche Verlagerung der Reduktionsziele in aller Deutlichkeit ablehnen (siehe Punkt 5 des Programms).

⁴⁴ https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/rechtliche-grundlagen/botschaft-totalrevision-co2-gesetz-nach-2020.pdf.download.pdf/Beilage_01_BO_DE_CO2-Gesetz_zu_BRA_UVEK.pdf, gelesen am 7.6.19

⁴⁵ https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/rechtliche-grundlagen/presentation-medienhintergrundgesprach.pdf.download.pdf/PPP_f%C3%BCr_Medienhintergrundgespr%C3%A4ch_deutsch.pdf, gelesen am 7.6.19



⁴⁶ https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/faktenblatt_7_co2-grenzwerte_fuer_neufahrzeuge.pdf.download.pdf/faktenblatt_7_co2-grenzwerte_fuer_neufahrzeuge.pdf, gelesen am 7.6.19

Lassen Sie uns noch einmal in aller Deutlichkeit sagen, was auf dem Spiel steht: Es ist die Erde als zivilisatorischer Lebensraum der Menschheit. Es ist das Leben von dutzenden, wenn nicht hunderten Millionen Menschen, es sind unsere demokratischen Errungenschaften, es sind unsere kulturellen Schätze. Das steht alles auf dem Spiel. Manchen mag diese Aussage übertrieben erscheinen. Doch erinnern wir uns an die sogenannte Flüchtlingskrise, von der Europa im Jahr 2015 erfasst worden ist. Ausgangspunkt waren die Kriege im Nahen und Mittleren Osten – einer Region, die gerade auch wegen ihrer Erdölvorkommen von fortlaufenden Konflikten erschüttert wird. Ein Teil der Flüchtenden hat an die Tore der europäischen Länder geklopft und stiess dabei auf viel Hilfsbereitschaft, aber auch auf eine Welle von Nationalismus und Fremdenhass. Diese nationalistische Abwehr hat die Europäische Union in eine ernsthafte Krise geführt, die bis heute nicht ausgestanden ist. Diese Krise ist nun aber nur ein Vorgeschmack dessen, was uns erwartet, wenn die Polkappen abschmelzen, die Meeresspiegel steigen, die grossen Meeresströmungen kippen und in vielen Weltgegenden Wasserversorgung und Nahrungsmittelproduktion zusammenbrechen. Dann werden es nicht „nur“ fünf oder sechs Millionen Menschen sein, die sich auf die Flucht begeben. Dann werden es hunderte von Millionen Menschen sein. Alleine schon dieses Blitzlicht auf kommende Bedrohungen sollte klar machen: Die Auswirkungen einer ungebremsten Klimaerwärmung auf Verteilungskämpfe, internationale Beziehungen, Wirtschaft, Friedenssicherung usw. sind schlicht unvorstellbar.

Allerdings ist auch die Vorstellung irreführend, Klimakatastrophen würden die Menschheit quasi in einem Schlag auslöschen. Der Klimawandel ist bereits im Gang, wir können ihn auch nicht mehr restlos verhindern. Er wird sukzessiv neue und stärkere Folgen haben. Diese Folgen werden in Schüben kommen. Je länger wir mit entschlossenem Klimaschutz warten, umso stärker werden diese Schübe ausfallen, umso mehr müssen wir mit Kippeffekten rechnen, zum Beispiel mit einem Abschmelzen der Nordpolkappe. Und umgekehrt: Je rascher wir handeln, umso grösser die Chancen, die Erde als einigermaßen intakten Lebensraum für die menschliche Zivilisation zu erhalten. Die verbreitete fünf-vor-zwölf-Uhr-Rhetorik der bisherigen Klimadebatte ist deshalb zwiespältig. Richtig ist: Es ist schon zwölf, und ab zwölf Uhr reden wir nicht mehr über ein Gebäude, das möglicherweise bald einmal Feuer fängt. Ab zwölf Uhr sind wir in diesem Gebäude. Doch das Gebäude wird nicht an einem Tag niederbrennen. Es wird nicht einfach einen Knall geben – Peng, und die Menschheit ist am Ende. Es wird vielmehr immer wieder neue Brandherde geben; Versuche, sie irgendwie zu löschen; Menschen, die vor diesen Bränden fliehen; Auseinandersetzungen darüber,

den Ausstoss von Treibhausgasen doch noch entschlossen zu begrenzen; tiefe soziale, ethische, politische Krisen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass sich diese Krisen gegenseitig verstärken, wir also irgendwann auch politische Kipp-Punkte erreichen. Das unterstreicht nochmals die Leitaussage dieses Textes. Was immer wir tun: Wir müssen es tun in der Perspektive eines System Change. Wir müssen den Schalter umlegen. Das heisst auch, dass wir mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben werden. Eine Demokratisierung der Gesellschaft und der Wirtschaft ist kein Sonntagsspaziergang. Konflikte mit den Interessensbewahrer*innen des fossilen Kapitals und ihrer Entourage sind unvermeidlich. Je bewusster wir uns aber *diesen* Konflikte stellen, umso grösser sind die Chancen, dass wir nicht von andern Konflikten erstickt werden, etwa von Konflikten über den Zugang zu Rohstoffen und zu knapp werdendem Wasser respektive Nahrungsmitteln. Von Konflikten darüber, wer in einem brennenden Haus die kühleren Plätze belegen darf. Von Konflikten, die bereits an vielen Orten schwelen oder brennen, etwa in Syrien. In dem Masse, wie uns der Systemwandel gelingt, wird dies auch viele wertvolle Potenziale freilegen: Potenziale im Hinblick auf eine Weltordnung, die Kooperation vor Konkurrenz stellt, Potenziale für eine solidarische Lebensgestaltung, die den Anspruch auf ein würdevolles Leben aller Menschen dieser Erde respektiert. Potenziale für den Aufbau einer globalen Care-Gesellschaft, in auch die Gender-Gerechtigkeit Durchbrüche erzielt. Das alles wird nicht das Paradies sein. Es wird Streit geben. Es kommen Herausforderungen auf uns zu, die zu meistern sind. Doch gerade das macht die Zukunft wieder offen.