



Dienstag, 27. Oktober 2026, 16:00 Uhr
~23 Minuten Lesezeit

Klima über alles

Was als wissenschaftliche Frage über den Einfluss von Treibhausgasen auf die Temperatur begann, ist zu einem der umfassendsten politischen Projekte der Gegenwart geworden.

von Uwe Froschauer
Bild: Collage mit Foto von Shutterstock.com (AndriiKoval)

Energieversorgung, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Finanzmärkte und zunehmend auch individuelle Lebensentscheidungen werden heute unter

klimapolitischen Gesichtspunkten betrachtet. Das ist per se nicht unbedingt falsch. Wenn ein Problem tatsächlich groß ist, darf auch die politische Antwort groß sein. Es stellt sich jedoch die Frage: Wie wurde aus der Sorge um eine Erwärmung von wenigen Grad ein politisches Programm, das den Umbau ganzer Volkswirtschaften rechtfertigt? Wann wurde aus Klimaforschung Klimapolitik? Wann aus Klimapolitik Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik? Und vor allem: Sind die politischen Maßnahmen, die aus diesen wissenschaftlichen Befunden abgeleitet werden, tatsächlich wirksam, angemessen und verhältnismäßig? Dieser Entwicklung geht Uwe Froschauer in diesem Beitrag nach.

Vom Umweltschutz zur Weltpolitik

Klimapolitik ist nicht vom Himmel gefallen. Sie entwickelte sich über Jahrzehnte — zunächst eingebettet in die internationale Umweltpolitik, später als eigenständiges Politikfeld mit immer größerer Reichweite.

Ein wichtiger Ausgangspunkt war die UN-Umweltkonferenz von Stockholm 1972. Damals standen jedoch noch ganz andere Probleme im Vordergrund als die globale Erwärmung: Luft- und Wasserverschmutzung, Chemikalien, Ressourcenverbrauch und die Folgen einer rasch wachsenden Industriegesellschaft. Die Konferenz führte unter anderem zur Gründung des Umweltprogramms der Vereinten Nationen, UNEP. Das Klima spielte zu diesem Zeitpunkt politisch noch eine Nebenrolle. Das änderte sich in den folgenden

Jahren.

1979 fand in Genf die erste Weltklimakonferenz statt. Wissenschaftler diskutierten dort bereits mögliche langfristige Veränderungen des Klimas und den Einfluss menschlicher Aktivitäten. 1988 folgte dann der entscheidende institutionelle Schritt: Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen und die Weltorganisation für Meteorologie gründeten den *Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)* – den Weltklimarat. Seine Aufgabe war und ist nicht, selbst Klimaforschung zu betreiben, sondern den vorhandenen wissenschaftlichen Kenntnisstand auszuwerten und für politische Entscheidungsträger zusammenzufassen.

Wissenschaft und Politik wurden damit institutionell enger miteinander verknüpft. Das bedeutet noch nicht, dass Politiker den Wissenschaftlern vorschreiben, zu welchen Ergebnissen sie kommen sollen – auch wenn dies gelegentlich der Fall zu sein scheint. Es bedeutet aber, dass der IPCC von Anfang an ausdrücklich mit dem Ziel geschaffen wurde, wissenschaftliches Wissen für politische Entscheidungen nutzbar zu machen.

1990 veröffentlichte der IPCC seinen ersten Sachstandsbericht. Zwei Jahre später folgte ein weiterer Meilenstein in der Klimapolitik-Geschichte: die UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro. Dort wurde die *Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change)* beschlossen. Ihr Ziel war die Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen auf einem Niveau, das eine „gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems“ verhindern sollte. Damit war eine folgenschwere Weiche gestellt. Aus der wissenschaftlichen Frage nach möglichen Folgen menschlicher Treibhausgasemissionen war ein dauerhaftes internationales Politikfeld geworden.

1997 folgte das Kyoto-Protokoll. Erstmals wurden für Industriestaaten international verbindliche Ziele zur Begrenzung beziehungsweise Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen vereinbart. Die Logik war noch vergleichsweise überschaubar: Die beteiligten Industriestaaten verpflichteten sich, ihre Treibhausgasemissionen in der ersten Verpflichtungsperiode von 2008 bis 2012 gegenüber dem Basisjahr 1990 im Durchschnitt um mindestens 5 Prozent zu reduzieren.

Einen weiteren tiefgreifenden Schritt markierte 2015 das Pariser Klimaabkommen. Während das Kyoto-Protokoll verbindliche Reduktionsziele im Wesentlichen für Industriestaaten vorsah, bezog Paris fast die gesamte Staatengemeinschaft in die internationale Klimapolitik ein. Mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbarten nahezu alle Staaten, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur gegenüber dem vorindustriellen Niveau auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen. Gleichzeitig wurde ein weitergehendes Ziel formuliert: Die Staaten sollen Anstrengungen unternehmen, die Erwärmung möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. Die 2-Grad-Marke bildet damit die übergeordnete Grenze, während 1,5 Grad als das ambitioniertere Ziel angestrebt wird. Die einzelnen Länder sollen eigene Klimabeiträge – die sogenannten *Nationally Determined Contributions* (NDCs) – vorlegen. Alle fünf Jahre müssen neue Beiträge vorgelegt werden, die nach dem Pariser Abkommen jeweils eine Weiterentwicklung gegenüber den bisherigen Zielen darstellen sollen.

Damit veränderte sich auch der Charakter der Klimapolitik. Es ging nicht mehr allein darum, einige Kraftwerke sauberer zu machen oder bestimmte Emissionen zu reduzieren. Wer die weltweiten Nettoemissionen von Treibhausgasen langfristig auf null oder nahezu null bringen will, muss zwangsläufig an die Strukturen heran, durch die diese Emissionen entstehen.

Damit geraten praktisch alle Bereiche in den Blick, in denen in größerem Umfang Treibhausgase freigesetzt werden: die Erzeugung und Nutzung von Energie, industrielle Produktion, Verkehr und Heizung ebenso wie die Landwirtschaft und teilweise auch der Konsum. Aus einem klimapolitischen Ziel wird damit zwangsläufig eine Aufgabe, die tief in Wirtschaft und Alltag hineinreicht.

Diese neue globale Klimapolitik unterscheidet sich von vielen klassischen Bereichen des Umweltschutzes. Früher stand häufig eine konkrete und räumlich begrenzte Umweltbelastung im Mittelpunkt: Ein Fluss ist verschmutzt, also muss verhindert werden, dass weiterhin Schadstoffe eingeleitet werden. Die Luft einer Stadt ist mit Schwefeldioxid belastet, also werden entsprechende Emissionen reduziert.

Bei CO₂ ist die Ausgangslage eine andere. Es entsteht bei einem erheblichen Teil wirtschaftlicher Tätigkeit: bei der Stromerzeugung aus fossilen Energieträgern, beim Heizen, beim Autofahren, beim Fliegen, bei der Stahl- und Zementproduktion und in zahlreichen weiteren Bereichen. Wer CO₂-Emissionen umfassend reduzieren will, greift zwangsläufig wesentlich tiefer in wirtschaftliche und gesellschaftliche Strukturen ein als bei der Beseitigung einer einzelnen lokalen Umweltbelastung. Aus klassischem Umweltschutz wird damit Strukturpolitik.

Das ist zunächst weder gut noch schlecht. Es ist eine Konsequenz des gewählten politischen Ziels. Aber man sollte sich über die Dimension im Klaren sein: Klimapolitik ist damit längst keine Umweltpolitik im klassischen Sinne mehr. Sie greift tief in die Energie-, Industrie-, Verkehrs-, Landwirtschafts- und Finanzpolitik ein und zunehmend auch in die Gesellschaftspolitik.

Innerhalb weniger Jahrzehnte hat sich das Klima damit von einem Forschungsgegenstand zu einem politischen Ordnungsrahmen entwickelt, an dem inzwischen ein erheblicher Teil wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entscheidungen ausgerichtet wird. Wie weit

dieser Wandel inzwischen reicht, zeigt sich besonders deutlich an einem Begriff, der noch vor wenigen Jahrzehnten kaum jemandem außerhalb der Fachwelt etwas gesagt hätte und heute ganze Regierungsprogramme bestimmt:

Netto Null

Was bedeutet dieser Begriff? Zunächst einmal nicht, dass ab einem bestimmten Zeitpunkt überhaupt kein CO₂ mehr ausgestoßen werden darf. Netto Null bedeutet, dass die vom Menschen verursachten Emissionen durch entsprechende Entnahmen aus der Atmosphäre ausgeglichen werden. Was auf der einen Seite noch ausgestoßen wird, soll auf der anderen Seite wieder gebunden werden – beispielsweise durch Wälder oder andere biologische Senken sowie durch technische Verfahren zur CO₂-Entnahme. Der IPCC definiert Netto-Null-CO₂ entsprechend als einen Zustand, in dem anthropogene CO₂-Emissionen und anthropogene CO₂-Entnahmen über einen bestimmten Zeitraum ausgeglichen sind.

Ausschlaggebend ist demnach die Bilanz. Werden beispielsweise noch 100 Einheiten CO₂ ausgestoßen und gleichzeitig 100 Einheiten CO₂ dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt, beträgt die Nettoemission rechnerisch null.

Auch zwischen Netto-Null-CO₂ und Netto-Null-Treibhausgasen muss unterschieden werden. Bei Letzterem werden zudem andere Treibhausgase wie Methan und Lachgas berücksichtigt. Da diese das Klima unterschiedlich stark und unterschiedlich lange beeinflussen, werden ihre Emissionen über festgelegte Faktoren in sogenannte CO₂-Äquivalente umgerechnet. Mit diesen so geschaffenen Recheneinheiten lassen sich beispielsweise eine Tonne Methan und eine Tonne CO₂ rechnerisch in einer gemeinsamen Klimabilanz erfassen. Netto Null ist keine einfache Messgröße, sondern das

Ergebnis einer Bilanz, in die unterschiedliche Treibhausgase und ihre jeweilige Klimawirkung eingehen.

Die wissenschaftliche Begründung für Netto Null ergibt sich aus den Annahmen der heutigen Klimaforschung. Der IPCC geht von einem annähernd linearen Zusammenhang zwischen der insgesamt vom Menschen ausgestoßenen CO₂-Menge und der dadurch verursachten globalen Erwärmung aus. Soll die CO₂-bedingte Erwärmung auf einem bestimmten Niveau stabilisiert werden, müssten die weltweiten Netto-CO₂-Emissionen nach dieser Logik auf null sinken. Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt, sind jedoch die genaue Größenordnung des menschlichen Anteils und insbesondere die daraus abzuleitende Erwärmung mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, und damit für mich äußerst fragwürdig.

Bis hierhin befinden wir uns im Wesentlichen noch auf der Ebene des wissenschaftlichen Konzepts. Interessant wird es bei der Frage, was politisch daraus gemacht wird. Das Pariser Abkommen selbst nennt kein weltweites Netto-Null-Datum 2050. Es formuliert vielmehr das Ziel, in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ein Gleichgewicht zwischen menschengemachten Treibhausgasemissionen und ihrer Aufnahme durch Senken zu erreichen. Die heute so prominente Zielmarke 2050 wurde erst in der weiteren wissenschaftlichen und politischen Konkretisierung zu einem zentralen Datum. Dabei sieht das Abkommen keinen für alle Staaten identischen Zeitplan vor. Es erkennt ausdrücklich an, dass Entwicklungsländer für das Erreichen ihres Emissionshöhepunkts mehr Zeit benötigen können. Die unterschiedlichen wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Ausgangslagen der Staaten sind damit bereits im Abkommen berücksichtigt.

Die Europäische Union hat daraus für sich ein wesentlich konkreteres Ziel gemacht: Klimaneutralität bis spätestens 2050. Dieses Ziel ist seit 2021 im Europäischen Klimagesetz rechtlich

verbindlich. Als Zwischenziele müssen die Netto-Treibhausgasemissionen der EU gegenüber 1990 bis 2030 um mindestens 55 Prozent und bis 2040 um 90 Prozent sinken. Das ist keine unverbindliche Absichtserklärung mehr.

Die EU-Institutionen und die Mitgliedstaaten sind rechtlich verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Das Europäische Klimagesetz formuliert darüber hinaus ausdrücklich, dass nach 2050 negative Emissionen angestrebt werden – also insgesamt mehr Treibhausgase entnommen als ausgestoßen werden sollen.

Damit bekommt eine zunächst abstrakte Zahl enorme politische Sprengkraft.

Wenn eine Volkswirtschaft ihre Netto-Treibhausgasemissionen innerhalb weniger Jahrzehnte nahezu vollständig beseitigen beziehungsweise verbleibende Emissionen ausgleichen soll, genügt es nicht, hier ein effizienteres Kraftwerk zu bauen und dort ein paar Solarmodule aufs Dach zu setzen.

Dann müssen praktisch alle größeren Emissionsquellen erfasst werden. Stromerzeugung, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft – überall entstehen Treibhausgase. Entsprechend erklärt die Europäische Kommission, dass alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft ihren Beitrag zur Klimaneutralität leisten sollen.

Die wissenschaftliche Ausgangsthese, auf der dieses politische Ziel beruht, habe ich in den vorangegangenen Kapiteln kritisch hinterfragt: Wie belastbar lässt sich der menschliche Anteil an der Erwärmung quantifizieren, wie verlässlich ist die angenommene Klimasensitivität und wie präzise lässt sich daraus die Wirkung einer bestimmten CO₂-Reduktion ableiten? Der IPCC führt die

beobachtete Erwärmung zu einem erheblichen Teil auf den menschlichen Einfluss zurück und schätzt die anthropogene Erwärmung für den Zeitraum zwischen 1850 bis 1900 und zwischen 2010 bis 2019 auf 1,07 Grad Celsius. Diese 1,07 Grad sind jedoch kein direkt gemessener menschlicher Temperaturanteil, sondern das Ergebnis wissenschaftlicher Attributionsverfahren und der dabei zugrunde gelegten Annahmen. Wie belastbar diese Zuordnung und insbesondere die daraus abgeleitete Bedeutung des CO₂ ist, habe ich bereits kritisch hinterfragt.

Doch selbst wenn diese Quantifizierung und die daraus abgeleitete Temperaturwirkung zutreffen sollten, ist damit noch nicht beantwortet, welche politischen Maßnahmen daraus folgen müssen. Ob weitreichende finanzielle und soziale Eingriffe verhältnismäßig sind, bleibt eine politische Abwägung — insbesondere angesichts der Tatsache, dass sich Menschen seit jeher an veränderte klimatische Bedingungen angepasst haben. Ein wissenschaftlicher Befund rechtfertigt nicht automatisch jede Maßnahme, die mit ihm begründet wird.

Damit stellt sich die nächste Frage: Auf welchem Weg soll ein einzelnes Land dieses Ziel erreichen? Damit ist weder entschieden, welche Technologien bevorzugt, verteuert, subventioniert oder eingeschränkt werden sollten, noch welche wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Belastungen dafür angemessen und verhältnismäßig sind. Solche Entscheidungen kann die Klimawissenschaft der Politik nicht abnehmen. Bei diesen Entscheidungen muss demzufolge dieselbe Frage gestellt werden wie bei jeder anderen Politik auch: Was bringt die Maßnahme tatsächlich? Was kostet sie? Welche Nebenwirkungen erzeugt sie? Gibt es bessere Alternativen? Und steht der Aufwand in einem vernünftigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen?

Bei einem globalen Problem ist außerdem eine weitere Frage zu stellen: Was bewirkt die Reduktion in einem einzelnen Land oder

Wirtschaftsraum, wenn die Emissionen anderswo gleichzeitig steigen? Eine eingesparte Tonne CO₂ unterscheidet nicht danach, ob sie in Deutschland, China, Indien oder den USA ausgestoßen worden wäre.

Netto Null ist deshalb weit mehr als eine technische Zielgröße. Es ist der Ausgangspunkt für einen tiefgreifenden Umbau wirtschaftlicher Strukturen. Ob dieser Umbau sinnvoll, effizient und verhältnismäßig gestaltet wird, ist keine Frage, die mit dem Hinweis auf „die Wissenschaft sagt...“ erledigt werden kann.

Wenn Klimapolitik in den Alltag eingreift

Solange von Temperaturzielen, Emissionsbudgets und Netto Null die Rede ist, bleibt Klimapolitik abstrakt. Spürbar wird sie dort, wo aus Zielen konkrete Regeln werden. Das geschieht inzwischen in beinahe allen Lebensbereichen. Wer heizt, Auto fährt, fliegt, Strom verbraucht, ein Haus baut oder saniert und bestimmte Waren konsumiert, verursacht direkt oder indirekt

Treibhausgasemissionen. Soll eine Volkswirtschaft innerhalb weniger Jahrzehnte klimaneutral werden, geraten deshalb zwangsläufig auch Entscheidungen in den Blick, die früher weitgehend dem Einzelnen überlassen waren.

Ein wichtiges Instrument zur Erreichung der Klimaneutralität sehen die Verfechter des menschengemachten Klimawandels im CO₂-Preis. Die Idee dahinter ist einfach: Wer fossile Energieträger nutzt, soll für die damit verbundenen CO₂-Emissionen bezahlen. Dadurch werden emissionsintensive Produkte und Tätigkeiten teurer, klimafreundlichere Alternativen im Verhältnis attraktiver.

Ökonomen sprechen von der Internalisierung externer Kosten – Kosten, die bislang nicht vollständig vom Verursacher getragen wurden, sollen in den Preis einfließen. Dabei sollte nicht unerwähnt

bleiben: Die CO₂-Bepreisung belastet nicht nur Verbraucher und Unternehmen, sondern beschert dem Staat zugleich Einnahmen in Milliardenhöhe.

Hinter der CO₂-Bepreisung steht eine klare ökonomische Logik – und zugleich ein staatlicher Lenkungsanspruch, den ich für zunehmend übergriffig halte. Neben der Einpreisung vermeintlicher externer Kosten und den Mehreinnahmen für den Staat soll sie das Verhalten der Menschen verändern. Und das in einem Deutschland, dessen Staatshaushalt trotz zusätzlicher Verschuldung in Billionenhöhe aufgrund der Unfähigkeit seiner Protagonisten dennoch Lücken hat.

Der dahinterstehende Mechanismus sollte klar benannt werden: Verhalten soll über Preise verändert werden. Was politisch erwünscht ist, wird finanziell begünstigt, was als klimaschädlich gilt, verteuert. Vereinfacht gesagt funktioniert das nach dem Prinzip von Belohnung und Bestrafung. Ich sehe eine solche politische Verhaltenslenkung durchaus kritisch, denn der Bürger wird damit über seinen Geldbeutel zu einem bestimmten Verhalten bewegt. Und das funktioniert besonders in Deutschland ausgezeichnet.

Dieser Lenkungsmechanismus beruht jedoch auf einer entscheidenden Voraussetzung: Die verteuerten Verhaltensweisen müssen tatsächlich in der angenommenen Größenordnung zur Erwärmung beitragen – und ihre Veränderung muss einen entsprechend relevanten Klimaeffekt bewirken. Diese Größenordnungen und die daraus abgeleiteten politischen Konsequenzen habe ich in den vorangegangenen Kapiteln kritisch hinterfragt. Wenn bereits die Prämissen mit Unsicherheiten verbunden sind, muss die Verhältnismäßigkeit der darauf aufgebauten Lenkungsmaßnahmen infrage gestellt werden.

In Deutschland ist dieser Mechanismus beispielsweise beim Tanken und Heizen unmittelbar zu spüren. Seit 2021 gibt es einen

nationalen CO₂-Preis auf fossile Brennstoffe wie Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas. Bezahlen müssen die sogenannten CO₂-Zertifikate zunächst nicht die Autofahrer oder Hausbesitzer selbst, sondern die Unternehmen, die diese Brennstoffe in Verkehr bringen – beispielsweise Mineralölunternehmen oder Gaslieferanten. Diese Kosten können sie anschließend über die Preise an ihre Kunden weitergeben. Der CO₂-Preis landet damit letztlich an der Tankstelle oder auf der Heizkostenrechnung.

Bis 2025 legte der Staat den Preis für eine Tonne CO₂ fest; er stieg von 25 Euro im Jahr 2021 auf 55 Euro im Jahr 2025. Seit 2026 werden die Zertifikate versteigert, allerdings innerhalb eines staatlich vorgegebenen Korridors von 55 bis 65 Euro je Tonne CO₂. Vereinfacht gesagt: Die betroffenen Unternehmen müssen für die von ihnen in Verkehr gebrachten fossilen Brennstoffe entsprechende CO₂-Zertifikate erwerben. Bei der Versteigerung geben sie an, wie viele Zertifikate sie zu welchem Preis kaufen wollen. Aus diesen Geboten ergibt sich der Versteigerungspreis – 2026 jedoch nur innerhalb der vorgegebenen Spanne von 55 bis 65 Euro je Tonne CO₂.

Ab 2028 soll daraus ein europaweites System werden: der sogenannte ETS2, der zweite Europäische Emissionshandel. Er erfasst vor allem Brennstoffe für Gebäude und Straßenverkehr und funktioniert nach einem ähnlichen Prinzip wie das bisherige deutsche System. Verpflichtet bleiben die Brennstofflieferanten, die für die durch ihre verkauften Brennstoffe entstehenden CO₂-Emissionen entsprechende Zertifikate abgeben müssen. Der wesentliche Unterschied: Der CO₂-Preis wird dann nicht mehr innerhalb des bisherigen deutschen Systems bestimmt, sondern im Rahmen eines europaweiten Emissionshandels.

Nochmals im Klartext: Was mehr CO₂ verursacht, soll teurer werden. Doch beim Preis für Brennstoffe bleibt es nicht. Auch die Wahl der Heizung wird klimapolitisch beeinflusst. Das frühere

Gebäudeenergiegesetz wurde 2026 zum Gebäudemodernisierungsgesetz geändert. Für den Austausch einer Heizung in bestehenden Gebäuden sieht das Gesetz verschiedene Möglichkeiten vor, darunter Wärmepumpen, Biomasseheizungen, Hybridlösungen, Stromdirektheizungen oder den Anschluss an ein Wärmenetz. Auch neue Öl- und Gasheizungen bleiben grundsätzlich möglich, unterliegen jedoch schrittweise steigenden Vorgaben für den Einsatz bestimmter klimafreundlicherer Brennstoffe.

Auch wenn die ursprünglichen Pläne des damaligen „Wirtschaftsministers“ Robert Habeck im Gesetzgebungsverfahren deutlich abgeschwächt wurden, bleibt das Ergebnis für mich ein Beispiel dafür, wie weit Klimapolitik in das Eigentum und den Geldbeutel der Bürger eingreift.

Eine Handwerkerfamilie beispielsweise, die sich über Jahrzehnte mühsam ein kleines Eigenheim aufgebaut hat, kann durch einen notwendigen Heizungstausch vor erheblichen zusätzlichen Investitionen stehen. Was politisch als Beitrag zum Klimaschutz begründet wird, bedeutet für den Einzelnen unter Umständen eine erhebliche finanzielle Belastung.

Beim Auto zeigt sich die gleiche Entwicklung. Nach derzeit geltendem EU-Recht müssen Autohersteller bei ihren neu zugelassenen Fahrzeugen ab 2035 die durchschnittlichen CO₂-Emissionen ihrer Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten gegenüber dem Referenzziel von 2021 um 100 Prozent senken.

100 Prozent bedeutet in diesem Fall: Die Neuwagenflotte darf im Durchschnitt keine CO₂-Emissionen am Auspuff mehr verursachen. Für klassische Benzin- und Dieselfahrzeuge bedeutet diese Nullvorgabe faktisch das Aus als regulär zugelassene Neuwagen – wo Benzin oder Diesel verbrannt wird, entsteht zwangsläufig CO₂. Bereits zugelassene Verbrenner sind davon nicht betroffen.

Inzwischen ist diese Regelung selbst wieder Gegenstand der Politik. Die EU-Kommission schlug Ende 2025 vor, die vorgeschriebene Emissionsminderung ab 2035 von 100 auf 90 Prozent zu reduzieren. Das bedeutet: Statt einer vollständigen Reduktion würde ein rechnerischer Rest von 10 Prozent verbleiben, der unter bestimmten Bedingungen ausgeglichen werden könnte. Damit könnten auch bestimmte Verbrenner nach 2035 weiterhin neu auf den Markt kommen. Beschlossen ist diese Änderung bislang jedoch nicht. Geltendes Recht bleibt vorerst bei der – aus meiner Sicht idiotischen – 100-Prozent-Vorgabe.

Auch beim Fliegen greift Klimapolitik zunehmend ein. Der europäische Emissionshandel erfasst bereits Teile des Luftverkehrs. Hinzu kommt die EU-Verordnung ReFuelEU Aviation, die die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs verringern soll. Sie verpflichtet die Treibstoffanbieter an europäischen Flughäfen, steigende Mindestanteile sogenannter nachhaltiger Flugkraftstoffe bereitzustellen – seit 2025 zunächst 2 Prozent, ab 2030 6 Prozent und bis 2050 schrittweise 70 Prozent.

Zudem geraten Lebensmittel in die Debatte. Landwirtschaft verursacht insbesondere Methan und Lachgas. Deshalb werden Tierhaltung, Düngung und landwirtschaftliche Produktionsweisen zunehmend unter Klimagesichtspunkten bewertet. Diesbezüglich bin ich äußerst skeptisch und auch stinksauer. Europas Landwirtschaft befindet sich ohnehin in einem massiven Strukturwandel: Die Zahl der Höfe geht seit Jahrzehnten zurück, während sich landwirtschaftliche Flächen und Produktion zunehmend auf weniger und größere Betriebe konzentrieren. Besonders kleinere Familienbetriebe geraten durch wirtschaftlichen Druck, Bürokratie und immer neue Auflagen schnell an ihre Grenzen. Wenn Klimapolitik diesen Druck zusätzlich erhöht, muss die Frage erlaubt sein, wem diese Entwicklung am Ende nutzt – dem kleinen Bauern oder den großen Agrar- und Lebensmittelunternehmen. In meinen Augen werden kleine Bauern

in der EU systematisch fertiggemacht. Der Bauernstand ist für mich generell der wichtigste Berufsstand. Auf einen Werbetexter kann ich verzichten – auf einen Bauern nicht.

Gleichzeitig öffnet die EU den Lebensmittelmarkt für neue Produkte. Dazu gehören inzwischen auch bestimmte als „Novel Food“ zugelassene Insekten und Insektenbestandteile. Niemand wird direkt oder indirekt gezwungen, Mehlwürmer oder andere Insekten zu essen – zumindest noch nicht. Ich werde davon jedenfalls keinen Gebrauch machen. Wichtiger finde ich die Frage, warum solche neuen Lebensmittel politisch den Weg in den Markt finden, während gleichzeitig immer mehr traditionelle bäuerliche Betriebe verschwinden.

Mir drängt sich folgender Verdacht auf: Die zunehmende Konzentration der Lebensmittelproduktion und das Verschwinden kleinerer landwirtschaftlicher Betriebe werden politisch nicht nur hingenommen, sondern sind gewollt. Beweisen kann ich das nicht – die Entwicklung gibt mir jedoch allen Grund, kritisch hinzusehen.

Das Ergebnis ist unübersehbar: Je mehr kleine und unabhängige Betriebe verschwinden, desto stärker konzentriert sich die Lebensmittelversorgung auf wenige große Akteure. Damit wächst zwangsläufig auch die Abhängigkeit der Bevölkerung von ihnen. Bei Autos, Computern oder Turnschuhen wäre eine solche Konzentration schon kritisch zu hinterfragen. Bei Lebensmitteln bekommt sie eine andere Dimension.

Essen ist kein beliebiges Konsumgut. Es ist eine elementare Lebensgrundlage. Wer die Lebensmittelversorgung kontrolliert, verfügt über Macht. Und je weniger unabhängige Erzeuger übrig bleiben, desto größer wird diese Macht. Eine solche Entwicklung halte ich nicht nur für bedenklich. Ich halte sie für gefährlich.

Die Beeinflussung der genannten Lebensbereiche durch die

Klimapolitik zeigen, wie weit der politische Wirkungsbereich eines umfassenden Klimaziels inzwischen reichen kann: Er endet nicht beim Kraftwerk oder beim Auspuff. Er reicht bis zur Landwirtschaft und damit letztlich bis zu der Frage, wie Lebensmittel künftig produziert werden. Jede einzelne Maßnahme lässt sich für sich diskutieren. Ein CO₂-Preis kann sinnvoll, falsch oder falsch ausgestaltet sein. Eine Wärmepumpe kann für ein Gebäude hervorragend und für ein anderes weniger geeignet sein. Elektromobilität – deren Strombedarf ja auch produziert werden muss – kann Vorteile haben, ohne deshalb für jeden Anwendungsfall automatisch die beste Lösung zu sein. Problematisch wird es, wenn aus einem übergeordneten Ziel der Eindruck entsteht, jede Maßnahme, die CO₂ reduziert, sei allein deshalb schon vernünftig. Das ist sie nicht.

Eine verantwortungsvolle Klimapolitik muss sich genauso an Wirksamkeit, Kosten, sozialen Folgen, technologischer Offenheit und Verhältnismäßigkeit messen lassen wie jeder andere Politikbereich. Entscheidend ist nicht, ob auf einer Maßnahme „Klimaschutz“ steht, sondern was sie tatsächlich bewirkt – und welchen Preis eine Gesellschaft dafür bezahlt.

Damit verändert sich auch die politische Dimension des Klimathemas.

Aus einem globalen Temperaturziel werden über mehrere Zwischenschritte ganz konkrete Entscheidungen darüber, was teurer wird, was gefördert wird und welche technischen Möglichkeiten künftig noch zur Verfügung stehen.

Spätestens hier ist Klimapolitik im Alltag angekommen.

Die Bürger werden meines Erachtens unverhältnismäßig stark zur Kasse gebeten.

Warum Klima politisch so mächtig ist

Wie die vorherigen Ausführungen gezeigt haben, lässt sich Klimapolitik mit nahezu allen Bereichen von Wirtschaft und Alltag verbinden. Anders als bei vielen räumlich begrenzten Umweltproblemen geht es beim Klima um ein globales System, bei dem Ursachen, Maßnahmen und deren mögliche Wirkungen zeitlich und räumlich weit auseinander liegen können. Das mindert die Bedeutung der Klimapolitik nicht automatisch. Es macht es jedoch wesentlich schwieriger zu überprüfen, was eine einzelne politische Maßnahme für das globale Klima bewirkt. Nach meinem Dafürhalten steht bei vielen Maßnahmen die erreichbare Klimawirkung nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den finanziellen Belastungen und den teilweise weitreichenden Eingriffen in das Alltagsleben der Bürger.

Hinzu kommt ein zweiter Faktor: Klima ist global. Deutschland kann seine Emissionen reduzieren, das globale Klima aber nicht allein steuern. CO₂ kennt keine Landesgrenzen. Entscheidend ist letztlich die weltweite Entwicklung. Daraus entsteht ein politisches Dilemma: Nationale Maßnahmen können erhebliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Folgen haben, während ihr isolierter Einfluss auf die globale Durchschnittstemperatur entsprechend begrenzt ist.

Wie klein dieser Einfluss ist, darüber wird heftig gestritten. Der damalige fraktionslose Bundestagsabgeordnete Robert Farle rechnete 2023 im Bundestag vor, Deutschland beeinflusse den weltweiten CO₂-Anteil in der Atmosphäre lediglich mit 0,000028 Prozent. Diese Rechnung wurde anschließend kritisiert, weil sie Deutschlands Anteil an den menschengemachten Emissionen mit dem gesamten CO₂-Anteil der Atmosphäre verrechnet und damit unterschiedliche Größen miteinander verbindet. Die konkrete Zahl sollte deshalb nicht mit Deutschlands tatsächlichem Anteil an den weltweiten menschengemachten CO₂-Emissionen verwechselt

werden.

An der wesentlich belastbareren Größenordnung ändert das jedoch nichts: Nach den derzeit jüngsten vollständig verfügbaren internationalen Daten verursachte Deutschland 2024 rund 1,48 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen aus fossilen Energieträgern und Industrie. Deutschlands Anteil ist damit vergleichsweise klein.

Mich stört der deutsche Hang zur klimapolitischen Vorreiterrolle, dieses Bedürfnis nach moralischer Überlegenheit, dieser moralische Narzissmus. Deutschland scheint anderen Ländern nur allzu gerne zeigen zu wollen, wie etwas funktioniert – auch wenn die eigenen Maßnahmen erhebliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Kosten verursachen und ihr isolierter Einfluss auf die globale Temperatur begrenzt bleibt. Vorbild sein zu wollen, ist erst einmal ehrenwert. Teuer – insbesondere für den Bürger und Steuerzahler – wird es, wenn aus dem Vorbild ein Selbstzweck wird und die Frage nach Wirkung und Verhältnismäßigkeit in den Hintergrund gerät.

Ein dritter Faktor ist die Zeitdimension. Klimapolitik arbeitet mit Zeiträumen von Jahrzehnten bis Jahrhunderten. Entscheidungen von heute werden mit Entwicklungen begründet, die teilweise für 2050, 2100 oder darüber hinaus projiziert werden. Je weiter der Blick in die Zukunft reicht, desto stärker spielen Annahmen über Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaft, Energieverbrauch, technologische Innovationen und Emissionen eine Rolle. Projektionen sind keine Messungen der Zukunft. Sie zeigen, was unter bestimmten Annahmen eintreten könnte. Ändern sich diese Annahmen, ändern sich auch die Ergebnisse.

Das habe ich in den vorherigen Kapiteln bereits ausführlich behandelt und soll hier nicht erneut aufgerollt werden. Politisch besonders folgenreich ist jedoch: Aus möglichen Entwicklungen der Zukunft werden – in meinen Augen teils unverhältnismäßige – Maßnahmen der Gegenwart abgeleitet.

Es kommt ein vierter, besonders wirkungsvoller Faktor hinzu: Moral. Beim Klima geht es längst nicht mehr allein um Temperaturkurven. Kommende Generationen, Menschen in ärmeren Ländern, Artenvielfalt und die Welt, die Kindern und Enkeln hinterlassen wird, verleihen der Debatte eine starke moralische Dimension. Das ist legitim. Kritisch wird es, sobald aus politischer Abwägung eine moralische Einbahnstraße wird.

Dann steht nicht mehr nur eine konkrete Maßnahme zur Diskussion, sondern oftmals auch die Haltung des Kritikers. CO₂-Bepreisung infrage gestellt? Dann will man angeblich nichts gegen Emissionen unternehmen. Kritik am Heizgesetz? Mangelnde Verantwortung gegenüber kommenden Generationen. Bedenken hinsichtlich einer energiepolitischen Strategie? Schon steht der Verdacht im Raum, das Klimaproblem nicht ernst zu nehmen. Diese Gleichsetzungen sind falsch. Der menschliche Einfluss auf das Klima lässt sich anerkennen und ein bestimmter CO₂-Preis trotzdem ablehnen. Klimaschutz lässt sich befürworten und ein Heizgesetz dennoch kritisieren. Erneuerbare Energien können sinnvoll sein, ohne deshalb jede energiepolitische Strategie für vernünftig zu halten. Kritik an einer Maßnahme ist keine Leugnung eines Problems. Und Moral ersetzt keine sachliche Abwägung.

Schließlich besitzt Klimapolitik noch eine weitere Besonderheit: CO₂ lässt sich messen, berechnen, bilanzieren und mit einem Preis versehen. Ein Haus, ein Auto, eine Flugreise, ein Unternehmen oder ein Produkt kann mit einem rechnerischen CO₂-Fußabdruck versehen werden. Damit entsteht eine gemeinsame Maßeinheit, über die völlig unterschiedliche Tätigkeiten erfasst, miteinander verglichen und schließlich auch politisch bewertet werden können.

Aus einem unsichtbaren Gas wird auf diese Weise eine politische Rechengröße. Tonnen CO₂ lassen sich zählen, mit Grenzwerten versehen, besteuern, bepreisen oder durch Zertifikate handelbar

machen. Plötzlich können Autofahren, Heizen, Fliegen, Bauen oder Produzieren unter demselben Maßstab betrachtet werden. Damit reicht Klimapolitik weit über klassische Umweltpolitik hinaus. Sie erhält ein Instrument, mit dem sich tief in wirtschaftliche Entscheidungen und den Alltag der Menschen hineinwirken lässt. Diese Verbindung verleiht der Klimapolitik eine enorme politische Reichweite: Ein globales Problem wird mit einer berechenbaren Größe, langfristigen Risiken und einem moralischen Auftrag verknüpft. CO₂ wird damit nicht nur zur physikalischen Größe, sondern auch zu einem politischen Steuerungsinstrument.

Je mehr Lebensbereiche unter diesem Maßstab erfasst werden, desto größer werden auch die politischen Interpretations- und Handlungsspielräume.

Für mich bleibt diese Denkweise höchst fragwürdig. Hinter der scheinbar exakten CO₂-Bilanz steht eine wesentlich weniger exakt zu beantwortende Frage: Wie belastbar lässt sich der Einfluss der jeweiligen menschlichen CO₂-Emissionen auf die globale Temperatur bestimmen, und welchen Anteil haben demgegenüber natürliche Einflussgrößen und die natürliche Klimavariabilität? Die damit verbundenen Unsicherheiten habe ich in den vorherigen Kapiteln ausführlich dargestellt. Eine auf die Nachkommastelle berechnete CO₂-Bilanz darf nicht den Eindruck erwecken, auch ihre konkrete Wirkung auf das Klima ließe sich mit derselben Genauigkeit bestimmen.

Das wäre vielleicht noch hinnehmbar, wenn es sich lediglich um akademische Rechenmodelle handelte. Doch aus diesen Berechnungen entstehen politische Maßnahmen, die unmittelbar an den Geldbeutel der Menschen gehen. Und dieselbe Verteuerung trifft nicht jeden gleich. Wer über ein hohes Einkommen verfügt, wird einige Cent mehr für den Liter Benzin oder höhere Heizkosten möglicherweise kaum wahrnehmen. Für Menschen mit geringem Einkommen können dieselben Mehrkosten sehr wohl eine große

Belastung darstellen. Deshalb muss Klimapolitik mehr leisten, als auf eingesparte Tonnen CO₂ zu verweisen. Sie muss auch beantworten, ob die damit erzielte Klimawirkung in einem angemessenen Verhältnis zu den finanziellen und sozialen Folgen steht.

Damit schließt sich der Kreis dieses Kapitels.

Aus einer wissenschaftlichen Frage über den Einfluss von Treibhausgasen auf das Klima ist ein politisches Projekt entstanden, das heute bis in nahezu alle Bereiche von Wirtschaft und Alltag hineinreicht.

Je weitreichender die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden, desto wichtiger wird die Frage nach ihrer Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit. Der Hinweis auf den Klimaschutz allein kann diese Prüfung nicht ersetzen.

Ob eine bestimmte Klimapolitik richtig oder falsch ist, ist damit noch nicht beantwortet. Deutlich wird jedoch, warum das Klima zu einem der größten politischen Projekte unserer Zeit wurde.

Ein Projekt dieser Größenordnung braucht nicht nur politische Beschlüsse. Es braucht auch öffentliche Zustimmung. Menschen müssen davon überzeugt sein, dass die gesetzten Ziele notwendig, die damit verbundenen Eingriffe gerechtfertigt und die verlangten Belastungen angemessen sind. Damit kommt eine weitere Macht ins Spiel, ohne die die heutige Klimapolitik kaum denkbar wäre: die öffentliche Kommunikation – und mit ihr der Klimajournalismus. Welche Rolle die Medien dabei spielen, wie sie über Klima berichten und welchen Einfluss sie auf die öffentliche Wahrnehmung der Klimafrage haben, wird Gegenstand des nächsten Kapitels sein.



Uwe Froschauer hat an der Ludwig-Maximilians-Universität München Betriebswirtschaft studiert und abgeschlossen. Sein besonderes Interesse galt der Wirtschaftspsychologie. Er arbeitete als Unternehmensberater, gibt Seminare bei Berufsbildungsträgern, ist Autor mehrerer Bücher und betreibt den Blog **wassersaenge.com** (<https://wassersaenge.com/>). Seine Leidenschaft für weltweite Reisen machte ihn sensibel für Kulturen und Probleme anderer Völker. Er ist naturverbunden und liebt Tiere und Pflanzen.