

Haas, Tobias

Book

Vom Mythos des "Klimaretters" : die sozial-ökologischen Schattenseiten des deutschen Kapitalismus

Provided in Cooperation with:

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin und Brüssel

Reference: Haas, Tobias (2018). Vom Mythos des "Klimaretters" : die sozial-ökologischen Schattenseiten des deutschen Kapitalismus. 2., überarbeitete Auflage. Berlin : Rosa Luxemburg Stiftung.

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/11159/2965>

Kontakt/Contact

ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft/Leibniz Information Centre for Economics
Düsternbrooker Weg 120
24105 Kiel (Germany)
E-Mail: [rights\[at\]zbw.eu](mailto:rights[at]zbw.eu)
<https://www.zbw.eu/>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Dieses Dokument darf zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen. Sofern für das Dokument eine Open-Content-Lizenz verwendet wurde, so gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der Lizenz gewährten Nutzungsrechte. Alle auf diesem Vorblatt angegebenen Informationen einschließlich der Rechteinformationen (z.B. Nennung einer Creative Commons Lizenz) wurden automatisch generiert und müssen durch Nutzer:innen vor einer Nachnutzung sorgfältig überprüft werden. Die Lizenzangaben stammen aus Publikationsmetadaten und können Fehler oder Ungenauigkeiten enthalten.

<https://savearchive.zbw.eu/termsfuse>

Terms of use:

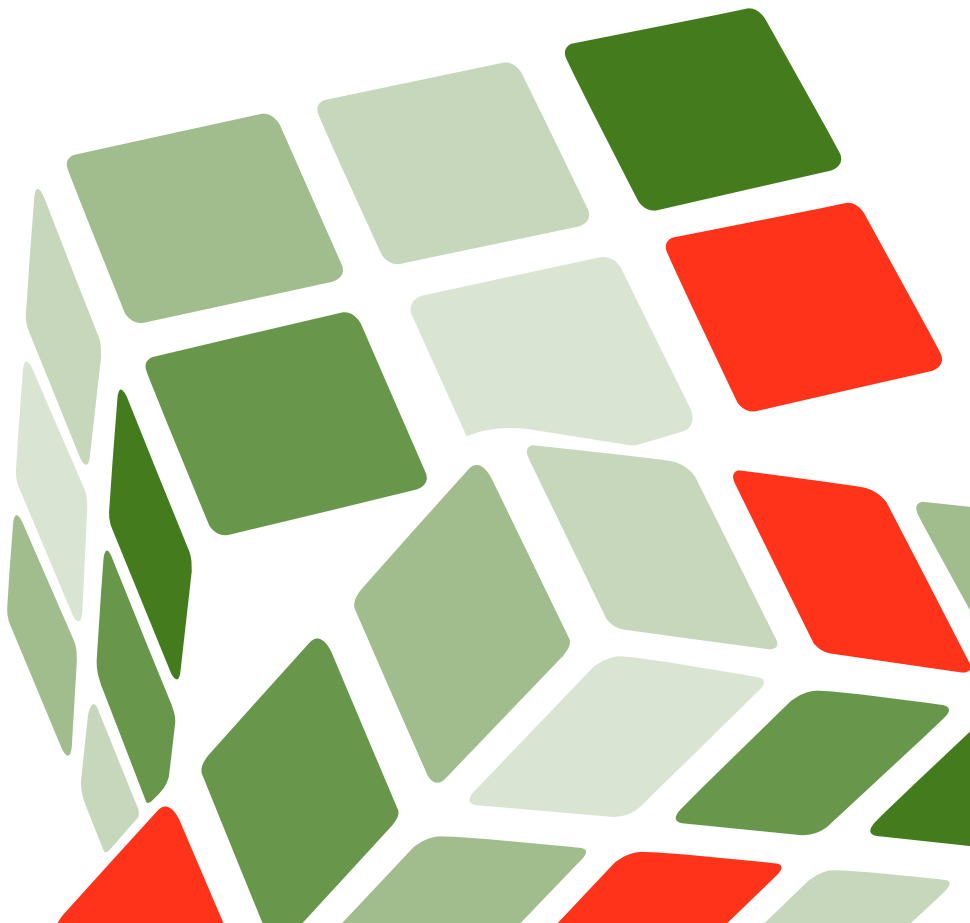
This document may be saved and copied for your personal and scholarly purposes. You are not to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public. If the document is made available under a Creative Commons Licence you may exercise further usage rights as specified in the licence. All information provided on this publication cover sheet, including copyright details (e.g. indication of a Creative Commons license), was automatically generated and must be carefully reviewed by users prior to reuse. The license information is derived from publication metadata and may contain errors or inaccuracies.

NACHHALTIGKEIT

VOM MYTHOS DES «KLIMARETTERS»

**DIE SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN SCHATTENSEITEN
DES DEUTSCHEN KAPITALISMUS**

TOBIAS HAAS



INHALT

Vorwort: Schönes neues Deutschland?	2
1 Einleitung	3
2 Kapitalismus und Umweltbewegung in Deutschland	5
3 Klima-Vorreiter Deutschland?	8
3.1 Der Ökolichtblick: die begonnene Stromwende	8
3.2 Freie Fahrt für freie Bürger: die ausbleibende Verkehrswende	11
3.3 Die ausbleibende Agrarwende	13
3.4 Die Kehrseite der deutschen Exportwirtschaft: die Rohstoffpolitik	14
3.5 Der Klimachampion verfehlt seine Ziele	16
4 Das Scheitern der deutschen Klimapolitik	18
Literatur	20

VORWORT: SCHÖNES NEUES DEUTSCHLAND?

Sie können sich bestimmt noch erinnern, wie es war: vor Özil und #MeTwo, vor dem schmachvollen Vorrundenaus der «Mannschaft» bei der Herrenfußball-WM in Russland und natürlich vor dieser ach so unnötigen Auseinandersetzung im Hambacher Forst, die der Welt gezeigt hat, dass Deutschland nicht nur Weltmeister im Fördern und Verbrennen von Braunkohle ist, sondern auch ein Staat, der für diese Braunkohle gern einmal ein paar Bürgerrechte in die Tonne tritt. Ja, vor all diesen unangenehmen Ereignissen schien ein ganz anderes Bild von Deutschland die Wahrnehmung im Inwie im Ausland zu bestimmen. Demnach lebten wir hier im sagenhaften «Reich des Klimaretters».

Und die Erzählung ging so: Es war einmal ein Land in der Mitte Europas, das aus seinen Fehlern gelernt hatte. Durch die schmerzhafteste Aufarbeitung seiner schrecklichen Geschichte geläutert, konnte es seinen Nachbarn in den stürmischen Zeiten der «großen Rezession» (die Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2008) den Weg zeigen: im Fußball sowohl bei den Damen als auch bei den Herren, im großmütigen Umgang mit Geflüchteten, in der Vernunft und Ruhe seiner Regierungschefin, die seit dem Amtsantritt des Wahnsinnigen in Washington den Titel «Anführerin der freien Welt» übernommen hatte, und natürlich im Bereich der Umwelt- und besonders der Klimapolitik, in dem dieses Land schon seit Jahrzehnten als Vorreiter anerkannt wurde. Schon lange bevor ebenjene Regierungschefin beim G8-Gipfel in Heiligendamm von der Boulevardpresse zur «Klimakanzlerin»

ausgerufen wurde, besaß dieses glückliche Land einen fast schon mythischen Status als Klassenprimus bei den alljährlichen UN-Klimaverhandlungen. Und als Donald Trump dann Anfang Juni 2017 den Ausstieg der USA aus dem Pariser Klimaabkommen bekanntgab, war klar: Jetzt ruhen die Hoffnungen der Welt auf den schmalen Schultern dieses Landes. Jetzt musste Deutschland endlich das tun, was es in der Vergangenheit immer wieder versucht hat – die Welt zu führen, in diesem Fall heraus aus dem Fossilismus, hinein in die Welt des grünen Wachstums, kurz: hinein in die Welt des Klimaschutzes.

Und um diese Weltmarktführerschaft im Klimaschutz gebührend zu feiern, traf sich im vergangenen Jahr die Welt in Bonn zum 23. Klimagipfel, zwar unter der Präsidentschaft Fidschis, aber eben in Bonn. Im Rheinland. Einem der großen deutschen Braunkohlereviere. Ein Wintermärchen, ganz in braun? Vor allem dies: ein Märchen. Im Folgenden werden wir zeigen, dass Deutschland eben gerade kein Ökoreiter, kein Klimaschutzchampion ist, sondern ein Land, dessen Reichtum auf einem sozial und ökologisch zutiefst zerstörerischen Wirtschaftsmodell basiert; dass Deutschlands Weltmeisterschaft sich auf die Braunkohleförderung bezieht und nur bedingt auf den Ausbau erneuerbarer Energien, und dass es noch viel zu tun gibt, wenn wir wollen, dass Anspruch und Wirklichkeit hierzulande endlich zusammenpassen.

Tadzio Müller
Berlin, September 2018

Im Juni 2017 verkündete US-Präsident Donald J. Trump den Ausstieg der USA aus dem Pariser Klimaabkommen. Umso mehr ruhen jetzt die Hoffnungen auf China und auf der Europäischen Union. Letztere hat sich in der Vergangenheit auf diskursiver Ebene wiederholt für eine ambitioniertere globale Klimapolitik eingesetzt. Häufig wird der EU eine globale Führungsrolle in der Umwelt- und Klimapolitik zugesprochen (Oberthür/Roche Kelly 2008). Ein Land, das besonders stark als grüner Vorreiter wahrgenommen wird, ist Deutschland. Bundeskanzlerin Angela Merkel gelang es immer wieder, sich in der internationalen Politik als «Klimakanzlerin» zu inszenieren. Beim G20-Gipfel in Hamburg schaffte sie es, alle Regierungen – mit Ausnahme der USA – zu einem Bekenntnis zum Pariser Klimaabkommen zu bewegen. Die Behauptung, Deutschland sei ein Vorreiter in Sachen Klimaschutz, bezieht ihre Glaubwürdigkeit zu einem bedeutenden Teil aus einer starken Umweltbewegung und der Energiewende, deren Anfänge bis in die 1970er Jahre zurückreichen (Schreurs 2016).

Die deutsche Energiewende hat inzwischen auch im englischen Sprachraum Eingang gefunden und ist zu einem feststehenden Begriff geworden. Zwei Beispiele verdeutlichen ihre große Ausstrahlungskraft: Nach einem Besuch in Deutschland adelte Thomas Friedman (2015) in seiner Kolumne in der *New York Times* Deutschland als «The Green Superpower». Auch in dem Dokumentarfilm «This Changes Everything», der angelehnt ist an das gleichnamige Buch von Naomi Klein aus dem Jahr 2014, wird die deutsche Energiewende aus-

föhrlich als positives Beispiel behandelt (Müller 2017).

Zugleich gibt es im Inland auch heftige Kritik von rechts an der Energiewende: So sehnt Hans-Werner Sinn (2008) eine «illusionsfreie Klimapolitik» herbei. Der Magdeburger Ökonom Joachim Weimann (2010) sieht «Deutschland im Dunkel der Energiesparlampe» agieren. Für die AfD war das energiepolitische Zieldreieck einer kostengünstigen, sicheren und nachhaltigen Energieversorgung in Deutschland immer erfüllt, bis im Jahr 2000 das Erneuerbare-Energien-Gesetz von der rot-grünen Regierung beschlossen wurde (AfD 2016: 78–83). Der rechtskonservative Berliner Kreis der CDU hat nach Trumps Rückzug vom Pariser Abkommen eine Abkehr von der bisherigen Klimapolitik gefordert (Zeit Online vom 3.6.2017).

Insofern gibt es eine relativ große Übereinstimmung zwischen der Außen- und Innenwahrnehmung: Man ist sich weitgehend einig, dass Deutschland eine Vorreiterrolle in der globalen Umwelt- und Klimapolitik einnimmt. Im Folgenden werde ich zeigen, dass das Bild vom Klima-Vorreiter Deutschland weitgehend ein Mythos ist. Denn abgesehen von Fortschritten beim Ausbau der erneuerbaren Energien im Stromsektor, der erstens ein Erfolg der sozialen Bewegungen, nicht der Regierung ist und der zweitens in den letzten Jahren von der Großen Koalition gebremst wurde, ist die klimapolitische Bilanz Deutschlands keinesfalls vorbildlich – im Gegenteil.

Um diese These zu untermauern, werde ich kurz die Strukturmerkmale und Veränderungsdynamiken des deutschen Kapitalismusmodells in Verbindung mit

umweltpolitischen Konflikten und der sogenannten imperialen Lebensweise analysieren, denn Klimapolitik findet nicht im wirtschaftspolitischen Vakuum statt. Daran anknüpfend werde ich vier zentrale Bereiche der deutschen Klimapolitik analy-

sieren – die Energiewende im Strom- und Wärmesektor, die Verkehrspolitik, die Agrarpolitik und die Rohstoffpolitik –, bevor ich einen Blick auf die Emissionsentwicklung in Deutschland und damit verbundene Auseinandersetzungen werfe.

Bereits im 19. Jahrhundert bildete sich in Deutschland eine breit angelegte industrielle Spezialisierung heraus. Die Leit-sektoren waren der Maschinenbau, die Elektro- und die Chemieindustrie. Aufgrund des relativ unterentwickelten Binnenmarktes (geringe Kaufkraft) etablierte sich eine starke Exportorientierung (Haas 2017: 146–150).

In den 1950er Jahren erreichte die Industrialisierung eine neue Qualität. Begünstigt durch die Hilfen des Marshallplans und die Integration der Bundesrepublik Deutschland in den westlichen Machtblock kam es zum sogenannten Wirtschaftswunder. Die Außenwirtschaftspolitik zielte zu einem bedeutenden Teil darauf ab, neue Märkte für deutsche Exportgüter zu erschließen. Bereits 1959 schloss die Bundesrepublik mit Pakistan das erste bilaterale Freihandelsabkommen ab (Methmann 2012: 21). Zugleich war die deutsche Industrie stark vom Import metallischer Rohstoffe abhängig. In den Folgejahren ergriffen deutsche Bundesregierungen zahlreiche Maßnahmen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten (Gocht 1978).

Die hohen Wachstumsraten gingen einher mit einem massiven Anstieg des Verbrauchs fossiler Energieträger. Im rheinischen Kohlerevier arbeiteten in den 1950er und 1960er Jahren zeitweise weit über eine halbe Million Menschen. Auch in der DDR war der Kohlebergbau in der Lausitz und im mitteldeutschen Revier entscheidend für die Energieversorgung (Agora Energiewende 2016: 15–17). Zugleich fand eine enorme Ausweitung des Autoverkehrs statt. Zwischen 1960 und 2016 verzehnfachte sich der Pkw-

Bestand von 4,5 Millionen auf 45 Millionen (Brand/Wissen 2017: 135). Die Automobilindustrie avancierte zur zentralen Branche in Deutschland. Mit der Automobilisierung ging eine wachsende Abhängigkeit von Ölimporten einher.

Nicht nur die Industrie, auch die Landwirtschaft erzielte enorme Produktionszuwächse. Hatte nach dem Krieg noch Nahrungsmittelknappheit bestanden, konnten über einen stetigen Zuwachs landwirtschaftlicher Produkte auch immer mehr Nahrungsmittel tierischen Ursprungs verzehrt werden. Die Agrarpolitik wurde zudem ab 1957 im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik europäisch koordiniert. Ziel war die Modernisierung der europäischen Landwirtschaft und die Freisetzung von Arbeitskräften für die sich ausbreitende Industrie. International wurde die rasante Entwicklung des deutschen Kapitalismus nicht nur durch den beginnenden europäischen Integrationsprozess, sondern darüber hinaus im Rahmen der Bretton-Woods-Institutionen, der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds, abgesichert.

Allerdings basierte das deutsche Wirtschaftswunder auch auf einem spezifischen gesellschaftspolitischen Arrangement. Die ArbeiterInnen, vertreten durch starke Gewerkschaften, erzielten relativ hohe Lohnzuwächse. Damit setzte sich das Modell des männlichen Allein-Ernährers und der bürgerlichen Kleinfamilie durch. Über das stetige Wachstum, (männliche) Vollbeschäftigung und neue Konsummöglichkeiten wurde «Massenloyalität» geschaffen. Diese Entwicklungsdynamiken können mit Brand und Wissen (2017) als eine Verbreitung und

Vertiefung der «imperialen Lebensweise» in Deutschland begriffen werden. Der Begriff verweist darauf,

«dass das alltägliche Leben in den kapitalistischen Zentren wesentlich über die Gestaltung der gesellschaftlichen Verhältnisse und der Naturverhältnisse andernorts ermöglicht wird: über den im Prinzip unbegrenzten Zugriff auf das Arbeitsvermögen, die natürlichen Ressourcen und die Senken – also jene Ökosysteme, die mehr von einem bestimmten Stoff aufnehmen, als sie selbst an ihre Umwelt abgeben (wie Regenwälder und Ozeane im Fall von CO_2) – im globalen Maßstab» (ebd. 2017: 43).

Die imperiale Lebensweise wirkte nach innen stabilisierend, da sie in der Nachkriegszeit, bis zum Ende der 1960er Jahre, breiten Bevölkerungsschichten einen immer höheren Lebensstandard ermöglichte. Das sogenannte Wirtschaftswunder eröffnete nicht nur neue Konsummöglichkeiten, sondern produzierte zugleich immense Exportüberschüsse. Darüber hinaus wirkte es nach den Gräueln des Zweiten Weltkriegs stark identitätsstiftend. Die damit einhergehende Umweltzerstörung – saurer Regen, Verschmutzung von Luft, Boden und Wasser, Flächenversiegelung, abnehmen der Biodiversität etc. – wurde hingegen kaum politisch diskutiert. Dies änderte sich erst ab den späten 1960er Jahren, als sich die ökonomischen, sozialen und ökologischen Probleme des fordistischen Entwicklungstyps (Massenproduktion plus Massenkonsum durch hohe Löhne) in intensiven gesellschaftlichen Kämpfen entluden.

Stagnierendes Wirtschaftswachstum, steigende Erwerbslosigkeit, der Zusammenbruch des Bretton-Woods-Systems und die sogenannte Ölkrise von 1973

sind nur einige Stichworte für diese ökonomischen Krisen. Gesellschaftspolitisch regte sich, vor allem getrieben durch die 68er- und die Frauenbewegung, Protest gegen die verkrusteten Gesellschaftsstrukturen. Und die Umwelt- und Anti-AKW-Bewegung begehrten gegen die verschiedenen Formen der Naturzerstörung und die hoch riskante Atomtechnologie auf (Schmalz/Weinmann 2013).

Vor diesem Hintergrund institutionalisierten sich die Umwelt- und die Anti-AKW-Bewegung in den folgenden Jahrzehnten zu einem erheblichen Maße (Gründung der Partei Die Grünen, der Umweltverbände BUND, Greenpeace etc.). Aus der Anti-AKW-Bewegung kamen wesentliche Impulse zur Entwicklung von Alternativen zum fossil-nuklearen Energieregime. Im Jahr 1980 prägte das Öko-Institut den Begriff «Energiewende». Die stetige Verbesserung von Windkraft- und Solaranlagen sorgte in Verbindung mit dem im Jahr 1990 verabschiedeten Stromeinspeisegesetz für einen wachsenden Zubau von erneuerbaren Energien. Im Jahr 2000 wurde das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) auf Initiative einiger Bundestagsabgeordneter um den SPD-Politiker Hermann Scheer hin gegen das federführende Wirtschaftsministerium durchgesetzt. Der Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung stieg von 6,6 Prozent im Jahr 2000 auf 32,5 Prozent im Jahr 2016 an. Möglich war dieser rasante Ausbau auch, weil die deutsche Industrie in den Genuss großzügiger Befreiungen von der EEG-Umlage kam, die Technologieführerschaft im Bereich der grünen Energien mit massiven Exportpotenzialen einhergeht und die Jobs im Bereich der regenerativen Energiewirtschaft häufig prekär sind. Ein geringer gewerkschaftlicher Organisa-

tionsgrad korrespondiert mit niedrigen Löhnen und vielfach prekärer Beschäftigung über Werkverträge und Leiharbeit. Insofern war auch die rot-grüne Agenda 2010 eine Wegbereiterin der Energiewende (Sander 2016: 91–137).

Mit der Agenda 2010 wurde die Entwicklung des Binnenmarktes gebremst und die Exportorientierung Deutschlands weiter verstärkt. Im Jahr 2016 betrug der Leistungsbilanzüberschuss 8,6 Prozent. Der Ausrichtung des deutschen Kapitalismusmodells entsprechend wurden Austeritätspolitik und forcierte Liberalisierung zu Leitmotiven der europäischen Krisenbearbeitungspolitiken. Die Dynamiken ungleicher Entwicklung innerhalb Europas wurden damit weiter verschärft (Becker/Jäger 2012). Handelspolitisch verfolgt die EU eine neomerkantilistische Strategie, von der vor allem die deutschen Industrie-, aber auch die Agrarkonzerne profitieren (Raza 2007).

Insofern lässt sich konstatieren, dass der deutsche Kapitalismus sehr stark export-

orientiert ist, zugleich aber massive Importabhängigkeiten im Bereich des Erdöls und metallischer Rohstoffe bestehen. Abgesichert wird die imperiale Lebensweise nach innen wesentlich über die stetige Ausweitung der Konsummöglichkeiten, wenngleich die Ungleichheiten und Ausschlüsse zunehmen; und nach außen über die Verfestigung ungleicher Handelsbeziehungen, wachsender ökonomischer Ungleichgewichte und eines immer umfassenderen Zugriffs auf Rohstoffe und Arbeitskraft. Allerdings ist es der Anti-Atom- und der Umweltbewegung in Deutschland teilweise gelungen, zerstörerische Technologien wie die Atom- und Kohlekraft zum Thema gesellschaftlicher Auseinandersetzungen zu machen. Mit der Energiewende im Strombereich und dem Ökolandbau konnten zumindest alternative Nischen entwickelt werden, die Perspektiven auf andere, weniger destruktive Formen der gesellschaftlichen Aneignung von Natur eröffnen.

3 KLIMA-VORREITER DEUTSCHLAND?

Im Folgenden werde ich den Mythos vom Klima-Vorreiter Deutschland vor dem Hintergrund dieser *imperialen Lebensweise* und des kurz skizzierten deutschen Kapitalismusmodells analysieren. Darum werden zunächst drei für die Klimapolitik zentrale Bereiche näher betrachtet: der Strom- und Wärmesektor, die Verkehrspolitik sowie die Agrarpolitik. Daran anknüpfend wird im vierten Unterkapitel die Kehrseite des deutschen Exportmodells, die Rohstoffpolitik, eingehender analysiert und werden abschließend die klimapolitische Performance und die Auseinandersetzungen um den «Klimaschutzplan 2050» untersucht. Dabei wird deutlich werden, dass vor dem Hintergrund der Entwicklungen in den Bereichen Energie, Verkehr und Landwirtschaft in Verbindung mit den zugrundeliegenden Kräftekonstellationen und ausbleibenden Emissionsreduktionen die Durchsetzung eines Klimaschutzplans, der abgesehen von ambitionierter Rhetorik auch konkrete Maßnahmen benennt, keine Chance hatte.

3.1 Der Ökolichtblick: die begonnene Stromwende

Trotz des Ausbaus der erneuerbaren Energien ist die Stromerzeugung in Deutschland die größte Quelle von Treibhausgasemissionen. Im Jahr 2016 verursachte sie 306 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen, gut ein Drittel der Gesamtmenge (Agora Energiewende 2017a: 5). Es stimmt zwar, dass die Emissionen in diesem Bereich gegenüber dem Jahr 1990 um 17 Prozent gefallen sind. Der Rückgang in den 1990er Jahren geht jedoch überwiegend auf die weitgehende Deindustrialisierung der DDR

zurück. Gleichwohl wurde seit dem Jahr 2000 der Anteil regenerativer Energien von 6,6 auf 32,5 Prozent im vergangenen Jahr gesteigert. Damit trug der Ausbau der regenerativen Energieträger mit zu Emissionsminderungen im Stromsektor bei.

Im Bereich der Wärmeerzeugung ist der Anteil regenerativer Energien hingegen nur sehr moderat gestiegen – er liegt bei unter 15 Prozent – und trägt zu etwa 26 Prozent zu den Treibhausgasemissionen in Deutschland bei (Brüggemann 2016). Um die Treibhausgasbilanz zu verbessern, wäre eine deutliche Erhöhung der Sanierungsrate (Anteil der sanierten Bestandsgebäude) nötig. Zugleich müssen wesentlich mehr Wärmepumpen installiert (und mit Strom betrieben werden, der aus regenerativen Energieträgern stammt) und die Wärmenetze ausgebaut werden (und auch hier gilt: Ein Umstieg von fossilen auf regenerative Energieträger ist zwingend, um die Klimaziele zu erreichen) (Fraunhofer IWES und IBP 2017). Darüber hinaus gilt es, diese Prozesse so zu gestalten, dass eine «grüne Gentrifizierung», also die Aufwertung von Wohnbestand und die darauf folgende Verdrängung von BewohnerInnen, die sich die Miete in den energetisch sanierten Gebäuden nicht mehr leisten können, verhindert wird (Haffner 2015).

Der Ausbau regenerativer Energieträger im Strom- und Wärmesektor geht einher mit signifikanten Beschäftigungseffekten. Zwischen den Jahren 2004 und 2013 stieg die Zahl der Arbeitsplätze, die direkt und indirekt in der Branche der erneuerbaren Energien angesiedelt waren, von 160.500 auf 371.400 an. Allerdings gingen 28.400 Arbeitsplätze im

Lauf des Jahres 2013 wieder verloren. Dieser Rückgang ist auf den massiven Stellenabbau in der Photovoltaik-Branche zurückzuführen (GWS et al. 2015: 1–3). Neben der Verlagerung der Zellenproduktion nach Asien hängt der Jobabbau auch mit den durch die Photovoltaik-Novelle von 2012 deutlich gekürzten Fördersätzen und der merklichen Verlangsamung des Photovoltaik-Zubaus zusammen. Zugleich wurde bereits im Jahr 2002 die Exportoffensive Erneuerbare Energien ins Leben gerufen und im Bundeswirtschaftsministerium angesiedelt. Auf diese Weise wurde die Entwicklung erneuerbarer Energietechnologien ins exportorientierte deutsche Kapitalismusmodell eingepasst (Haas 2017: 172). Dies deutet an, dass die Energiewende das Potenzial in sich birgt, das deutsche Exportmodell dynamisch zu erneuern. So verkündete der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) im Jahr 2009: **«Grüne Technologien aus Deutschland aus allen Industriebranchen haben hervorragende Wachstumschancen und tragen zu einer nachhaltigen Entwicklung der Weltwirtschaft und der Schaffung von Arbeitsplätzen im Inland bei»** (zit. nach: Methmann 2012: 3).

Zwar werden die erneuerbaren Energien ausgebaut, und der Ausstieg aus der Stromgewinnung aus Atomkraftwerken bis zum Jahr 2022 ist beschlossen. Was fehlt, ist jedoch ein Beschluss für einen schnellen Kohleausstieg. In den vergangenen Jahren ist die Verstromung der besonders emissionsintensiven Braunkohle wieder angestiegen. Deutschland hat sich gleichzeitig zum Stromexportweltmeister gemausert. Im vergangenen Jahr wurden 8,6 Prozent des in Deutschland produzierten Stroms ins Ausland verkauft. Die erneuerbaren Energien

speisen zwar immer mehr Strom ein, doch anstatt fossile Kraftwerke in großem Umfang stillzulegen, laufen die Braunkohlekraftwerke weiter auf Hochtouren – der überschüssige Strom wird exportiert (Agora Energiewende 2017a: 16), was zusätzlich auch noch Energiewenden in anderen Ländern erschwert.

In den letzten Jahren haben sich die Konfliktdynamiken im Kontext der Energiewende verschoben. Nachdem die schwarz-gelbe Bundesregierung unter dem Eindruck der Kernschmelze von Fukushima und unter dem Druck einer wiedererstarkten Anti-AKW-Bewegung einige Atomkraftwerke abschalten ließ und einen Atomausstieg bis 2022 gegen den Widerstand der AKW-Betreiber durchsetzte, verlagerten sich die atompolitischen Auseinandersetzungen auf juristisches Terrain und auf die Frage der Endlagerung (Brunnengräber/Syrovatka 2016). Die VerfechterInnen einer ökologischen, sozialen und demokratischen Energiewirtschaft begannen zunehmend für einen Kohleausstieg zu kämpfen, um so den zweiten Pfeiler des fossil-nuklearen Stromsystems zum Einsturz zu bringen. Durch verschiedene Aktionen zivilen Ungehorsams, insbesondere die Kampagne «Ende Gelände», gekoppelt mit einem vagen, aber stetig lauter artikulierten Bedürfnis, den klimapolitischen Notwendigkeiten Rechnung zu tragen, konnte ein starker gesellschaftlicher Handlungsdruck für einen Kohleausstieg aufgebaut werden (Haas/Sander 2016: 128 f.).

Allerdings nahmen die VerteidigerInnen der fossil-nuklearen Energiewirtschaft ihrerseits das zentrale Instrument der Energiewende, das EEG, ab 2011 massiv unter Beschuss. Stellvertretend hierfür sei die Kampagne «Energiewende retten –

EEG abschaffen» der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft genannt. Neben dem (leider nicht ganz unzutreffenden) Vorwurf der unsozialen Lastenverteilung des EEG (Pomrehn 2014) argumentierte die Initiative, dass die erneuerbaren Energien keine Nische mehr darstellen würden, deswegen in den Markt integriert werden müssten und sich das System garantierter Einspeisevergütung überholt habe. Auf die Spitze trieb die Kritik am EEG der damalige Bundesumweltminister (!) Peter Altmaier, indem er die Gefahr einer Kostenexplosion an die Wand malte. In einem Interview mit der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* schwadronierte er von Gesamtkosten der Energiewende in Höhe von einer Billion Euro (Haas 2017: 181–186).

Die Kampagnen gegen das EEG fanden also durchaus auf Regierungsebene Gehör. Seit 2012 wurde das EEG mehrfach novelliert, was die Dynamik des Ausbaus der erneuerbaren Energien stark bremsete und den bisher eher dezentralen Ausbau stärker zentralisierte. Im Jahr 2012 wurde eine Photovoltaik-Novelle verabschiedet, die den Zubau der Solarenergie verlangsamte. Mit der Bildung der Großen Koalition im Jahr 2013 verlagerte die Bundesregierung die Zuständigkeit für das EEG vom traditionell energiewendeauffinen Umweltministerium ins energiewendeskeptische Wirtschaftsministerium. Im Jahr 2014 wurde unter der Federführung von Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel das EEG erneut novelliert. Neben dem Einstieg in Ausschreibungsmodelle ist im EEG nun die verpflichtende Direktvermarktung für bestimmte Anlagen verankert und sind Ausbaukorridore definiert. Diese Änderungen wurden mit der im letzten Jahr verabschiedeten EEG-Novelle weiter

fortgeführt. Und trotz aller Novellierungen: An den Befreiungen der deutschen Industrie von der Finanzierung der Energiewende mittels der «Besonderen Ausgleichsregelung» änderte sich nichts, sie wurde sogar noch ausgeweitet und gegen Angriffe von der EU-Kommission verteidigt (Haas 2016).

Die letzten Novellen schlugen sich vor allem im Bereich der Photovoltaik (PV) nieder: Betrug der PV-Zubau in den Jahren 2010 bis 2012 noch jeweils über sieben Gigawatt, sank er bis auf ein Gigawatt im Jahr 2016 ab (Agora Energiewende 2017a: 21). Die Zahl der Neugründungen von Genossenschaften ging von 167 im Jahr 2011 auf 54 im Jahr 2014 zurück. Im Jahr 2015 setzte sich dieser Trend fort, es wurden lediglich 40 neue Energiegenossenschaften gegründet (DGRV 2016: 5). Dies deutet an, dass die ehemals relativ dezentrale und demokratische Energiewende durch die jüngsten Novellen massiv beeinträchtigt wurde. Zudem liegen die Ausbaukorridore für die regenerativen Energieträger weit unter dem klimapolitisch Notwendigen. Insofern konstatiert Volker Quaschnig, Professor für Regenerative Energiesysteme, dass das EEG zu einem «Kohleausstiegsverhinderungsgesetz» deformiert worden ist. Und gegen einen Beschluss für den überfälligen Kohleausstieg sperrt sich die deutsche Bundesregierung vehement (Quaschnig 2017) – obwohl sich dies im Rahmen der Koalitionsverhandlungen nach der Bundestagswahl durchaus ändern kann.

Das von den sozialen Bewegungen angestoßene Projekt der Energiewende, das auf eine andere, weniger destruktive Form der Stromversorgung ausgerichtet ist, wurde in den letzten Jahren massiv behindert und – an den Interessen ein-

flussreicher Kapitalfraktionen orientiert – neu ausgerichtet (Haas/Sander 2016). Bei der Wärmewende gibt es währenddessen nur geringe Fortschritte (Fraunhofer IWES und IBP 2017). Dies ist *nicht* die Bilanz eines Klima-Vorreiters.

3.2 Freie Fahrt für freie Bürger: die ausbleibende Verkehrswende

Im Gegensatz zum Stromsektor hat es in den vergangenen Jahrzehnten im Bereich Verkehr keinen Rückgang der Emissionen gegeben. Im Gegenteil: Im Jahr 2016 lagen die verkehrsbedingten Emissionen sogar leicht über dem Niveau von 1990. 18 Prozent der in Deutschland verursachten Emissionen gehen auf den Verkehrssektor zurück (Agora Verkehrswende 2017: 8). Trotz wachsenden Flugverkehrs und zunehmenden Güterverkehrs (vorwiegend auf der Straße) ist das Auto nach wie vor die größte Emissionsquelle.

Es ist auffällig: Während sich gegen destruktive Technologien wie Atom- und Kohlekraft hierzulande dynamische soziale Bewegungen entwickelten, ist die (fossilistische) Automobilität von dieser Entwicklung verschont geblieben; die kulturelle Bedeutung des Autos ist kaum zu überschätzen, ist es doch das zentrale Symbol kapitalistischen Fortschritts geworden (Paterson 2007), das auch die Stadtplanung im 20. Jahrhundert bestimmte. Lässt sich die Dominanz der Automobilität in allen westlichen Gesellschaften ausmachen, so stellt die immense Bedeutung der Automobilindustrie (VW, Daimler, BMW), mitsamt den Zulieferbetrieben (u. a. Bosch) für das nationale Kapitalismusmodell jedoch eine deutsche Besonderheit dar.

Bezeichnenderweise haben die deutschen Hersteller im Premiumsegment ei-

ne ausnehmend starke Stellung. Es lässt sich seit Jahrzehnten eine Tendenz hin zu immer schwereren Autos mit entsprechend schlechterer Umweltbilanz feststellen. Dieses Geschäftsmodell wird innerhalb Deutschlands durch bestimmte Anreizstrukturen, wie etwa die Privilegierung von Firmenwagen oder die Pendlerpauschale, abgesichert. Zur externen Absicherung gehört, dass die Bundesregierungen immer wieder EU-Regulierungen verhindert haben, die deutsche Hersteller zu einer anderen Modellpolitik gezwungen hätten. Im Jahr 1998 unterzeichnete der Dachverband der Europäischen Automobilindustrie (ACEA) ein freiwilliges Abkommen gegenüber der Europäischen Kommission, wonach die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen bis zum Jahr 2008 auf 140 g/km abgesenkt werden sollten. Dies sollte vor allem über die Verbreitung von Dieselfahrzeugen geschehen. Tatsächlich lagen nach offiziellen Angaben die durchschnittlichen Emissionen 2008 bei 154 g/km (Helmers 2015: 3–11).

In der darauffolgenden Verordnung 443/2009 erfolgte auf Druck der deutschen Bundesregierung eine Festlegung auf einen gewichtsbezogenen Emissionsgrenzwert:

«Damit erfährt die Modellpolitik der deutschen Autoindustrie mit Schwerpunktsetzung auf Mittelklasse, Oberklasse, auf SUV (Sports Utility Vehicles) und Sportwagen erstmals einen gesetzlichen «Artenschutz». Das wichtigste Ziel auf dem Weg zu effizienteren Autos, die Unterbrechung der kontinuierlichen Gewichtszunahme, wurde damit weitgehend vertagt» (ebd.: 11).

Diese gewichtsspezifische Grenzwertfestlegung leistete auch der massenhaften Verbreitung von SUVs Vorschub, de-

ren Zulassungszahlen weiter ansteigen (Brand/Wissen 2017: 125–129).

Auch beim Dieselgate-Skandal konnte sich die deutsche Automobilindustrie auf die Bundesregierung verlassen. Die Hersteller hatten im großen Stil bei Dieselfahrzeugen Software hochgeladen, die im Testbetrieb eine Einhaltung der Obergrenzen des Schadstoffausstoßes ermöglichen, während der reale Ausstoß häufig um ein Vielfaches höher liegt. Schätzungen zufolge führten die nicht eingehaltenen Grenzwerte bei Dieselfahrzeugen allein in der EU im Jahr 2015 zu 11.400 Todesfällen. Medienberichten zufolge wussten sowohl die Bundesregierung als auch Teile der Europäischen Kommission lange vor Bekanntwerden des Skandals von den illegalen Machenschaften, ohne etwas zu unternehmen. Während die deutschen Autokonzerne, die im Zentrum des Skandals stehen, in den USA bereits zu Milliardenstrafen verurteilt wurden, werden sie in Deutschland und Europa mit Samthandschuhen angefasst (Brunnengräber/Haas 2017: 21). Beim sogenannten Dieseltippel am 2. August 2017 waren Teile der Bundesregierung, verschiedene Landesregierungen, die Autokonzerne und Gewerkschaften vertreten. Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen waren hingegen nicht eingeladen. Im Ergebnis wurden geringfügige Softwareanpassungen beschlossen, die die Autokonzerne rund 500 Millionen Euro kosten werden – die Schadstoffbelastung wird dadurch nur minimal verringert (DUH 2017).

Auch die jüngst durch die Selbstanzeigen von Daimler und VW bekannt gewordenen Vorwürfe wegen Kartellabsprachen werfen ein schlechtes Licht auf die deutsche Automobilindustrie, die über Jahrzehnte politisch hofiert und zur

Leitindustrie des deutschen Kapitalismus aufgebaut wurde. Dabei werden massive Schäden an Mensch und Natur in Kauf genommen.

Eine Abkehr von der imperialen Automobilität – einer Mobilität, deren Möglichkeitsbedingung der Zugriff auf die Ressourcen anderer ist – beabsichtigen weder die Autokonzerne noch die Bundesregierung. Stattdessen soll das vorherrschende Verkehrssystem durch eine Änderung der Antriebstechnik (Elektro statt Verbrennungsmotor) (Candeias 2012: 10) und die Einführung des autonomen Fahrens samt Digitalisierung erneuert werden.

Nötig wäre, und dafür streiten zahlreiche Verbände und VertreterInnen sozialer Bewegungen, eine Verkehrswende, die den öffentlichen und schienengebundenen Verkehr stärkt, die Fahrradinfrastruktur massiv verbessert und das Verkehrsaufkommen deutlich senkt. Dabei ist zugleich der Mobilitätsarmut, etwa durch die Einführung eines beitragsfreien ÖPNV, entgegenzuwirken (Brie 2012: 5–9). In Anbetracht der anhaltenden Urbanisierung, der Energiewende im Strombereich und der voranschreitenden Digitalisierung gibt es durchaus alternative Überlegungen, wie die Verkehrssysteme umgebaut werden könnten (WWF et al. 2014; Agora Verkehrswende 2017; Greenpeace 2017; VCD 2017). Eine große Herausforderung besteht jedoch auch darin, für die und mit den Beschäftigten in der Automobilindustrie Wege eines gerechten Übergangs zu finden, das heißt einer Transformation weg von einer schmutzigen Industrie, unter der nicht allein und in erster Linie die ArbeiterInnen in den betreffenden Industrien zu leiden haben. Die Automobilität muss auf ein für die soziale Entwicklung verträgliches

Maß geschrumpft werden und die reale Emissionsentwicklung im Einklang mit den Zielvereinbarungen von Paris 2015 stehen. Dies stellt im Autoland Deutschland eine Herkulesaufgabe dar (Candeias 2012).

3.3 Was der Bauer nicht kennt: die ausbleibende Agrarwende

Auch im Agrarbereich ist die Klimabilanz Deutschlands keinesfalls vorbildlich. Seit 25 Jahren schwanken die Treibhausgasemissionen in der deutschen Landwirtschaft, gemessen in CO₂-Äquivalenten, zwischen 60 und 70 Millionen Tonnen pro Jahr. Im Jahr 2015 lagen sie bei 67 Millionen Tonnen und machten damit rund 7,4 Prozent der gesamten Emissionen in Deutschland aus (UBA 2017).

Während in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg die ausreichende Versorgung mit Nahrungsmitteln oberste politische Priorität hatte, konnten bereits in den 1950er Jahren mehr Nahrungsmittel produziert werden, als nachgefragt wurden. Die Konsumgewohnheiten änderten sich, es wurden im Laufe der Zeit mehr tierische Nahrungsmittel verzehrt. Auch die Struktur der Agrarwirtschaft, die politisch ab dem Jahr 1957 mit der Etablierung einer gemeinsamen Agrarpolitik verstärkt europäisch koordiniert wurde, änderte sich tief greifend. Die Zahl der Höfe sank kontinuierlich, die Zahl der Beschäftigten ebenso. Die durchschnittliche Hofgröße nahm hingegen kontinuierlich zu, Gleiches gilt für die Erträge. Infolgedessen wurde der Nahrungsmittelexport immer wichtiger und über Exportsubventionen (die im Jahr 2014 offiziell ausliefen, aber über diverse Umschichtungen faktisch fortgeführt werden) zusätzlich gefördert (Kluge 2005: 36–49).

Während hierzulande seit einigen Jahren die Nachfrage nach Fleisch und anderen tierischen Produkten stagniert bzw. leicht abnimmt, werden zugleich in Deutschland immer mehr Tiere gehalten. Dies ist nur möglich durch die stetige Ausweitung des Imports von Futtermitteln, vorwiegend Soja, aus Monokulturen Lateinamerikas. Die Ausbreitung der Sojaplantagen geht dort häufig einher mit einer großflächigen Zerstörung von Regenwald (sowie der Freisetzung großer Mengen an CO₂ und der Vernichtung von Biodiversität), der Vertreibung lokaler Bevölkerung, dem Einsatz giftiger Pestizide und miserablen Arbeitsbedingungen. Die Rentabilität der hiesigen Fleischproduktion gründet auf massiven Zerstörungen andernorts (Heinrich-Böll-Stiftung/BUND 2016: 8–11) – auch in diesem Fall basiert das deutsche Wirtschaftsmodell auf der imperialen Lebensweise.

Zugleich sorgen die Tierfabriken hierzulande für die Verunreinigung von Flüssen und Böden und für unwürdige Lebensbedingungen der Tiere. Zudem ist das deutsche Schlachtgewerbe bekannt dafür, in großem Stil Vertragsarbeiter aus Osteuropa einzusetzen und dabei systematisch Lohndumping zu betreiben. Pikanterweise werden Werkverträge nicht in die Bruttowertschöpfung der Betriebe eingerechnet, sodass zahlreiche Schlachtfabriken aufgrund ihres Lohndumpings in den Genuss der «Besonderen Ausgleichsregelungen» kommen, also von der Finanzierung der Stromwende weitgehend befreit sind (taz vom 7.8.2017).

Neben den Tierfabriken sorgt auch der verstärkte Einsatz von Stickstoffdünger im klassischen Landbau für eine zunehmende Belastung der Böden und Gewässer und verschlechtert die Klimabilanz der deutschen Landwirtschaft. Insofern

ist das industrielle und auf den Export ausgerichtete Landwirtschaftsmodell Deutschlands, das politisch wesentlich durch die Lobbyarbeit des Deutschen Bauernverbandes abgesichert wird (Niemann 2017), in vielerlei Hinsicht problematisch.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Bauern und Bäuerinnen unter starkem Preisdruck stehen. Die Nahrungsmittelkonzerne und Supermarktketten haben eine enorme Marktmacht, und im Bereich der Saatgut- und Düngemittelindustrie bildet sich ein Oligopol. Ein zentraler Baustein dabei ist die anvisierte Übernahme von Monsanto durch den deutschen Bayer-Konzern. Es steht zu befürchten, dass der neue Chemiegigant nach der Übernahme natur- und Verbraucherschutzrechtliche Bestimmungen in der EU, etwa die Vorschriften für die Zulassung gentechnisch veränderter Pflanzen, infrage stellen wird (Heinrich-Böll-Stiftung et al. 2017: 20 f.).

Es gibt jedoch zahlreiche Praxen und Auseinandersetzungen, die auf eine andere, eine (klein-)bäuerlich geprägte Form der Landwirtschaft verweisen. Diese Auseinandersetzungen begannen in den 1970er Jahren bei der Suche nach Alternativen zu dem auf stetige Produktionssteigerungen ausgerichteten agrarindustriellen Modell. Über die Etablierung von Naturkostläden und Reformhäusern konnten jenseits des Direktvertriebs Absatzmärkte für biologisch und/oder bäuerlich erzeugte Nahrungsmittel geschaffen und in den folgenden Jahrzehnten beibehalten werden. Im Zuge des BSE-Skandals (Rinderwahnsinn) um die Jahrtausendwende intensivierte sich die Kritik am bestehenden Landwirtschaftsmodell. Die Landwirtschaftsministerin Renate Künast von den Grünen forderte

eine Agrarwende und die biologische Bewirtschaftung von 20 Prozent der Anbaufläche bis zum Jahr 2010. Im Jahr 2015 betrug der Anteil allerdings erst 6,6 Prozent (Stodiek 2017; Gfäller 2015).

Akteure wie die Arbeitsgemeinschaft Bäuerliche Landwirtschaft (ABL) oder das NGO-Netzwerk «Meine Landwirtschaft» fordern angesichts des destruktiven Charakters des deutschen Landwirtschaftsmodells eine konsequente Förderung bäuerlicher Landwirtschaft, die Ausweitung des Biolandbaus, eine Stärkung der Tierrechte und das Ende der Massentierhaltung, eine drastische Verringerung der Dünger- und Futtermittelimporte sowie eine Abkehr von der Exportorientierung. Darüber hinaus gilt es, andere Ernährungsmuster zu etablieren, die weniger auf den Verzehr tierischer Produkte ausgerichtet sind. Insofern bestehen Ansätze für eine Agrarwende, für die auch gekämpft wird. So haben sich beispielsweise im vergangenen Jahr im rumänischen Cluj zahlreiche AktivistInnen zum zweiten Europäischen Nyéléni-Forum für Ernährungssouveränität zusammengefunden, um Alternativen zur Agrarindustrie voranzutreiben. Eine Agrarwende in Deutschland, wie sie ein klima- und umweltpolitisches Vorreiterland bräuchte, ist jedoch noch in weiter Ferne.

3.4 Die Kehrseite der deutschen Exportwirtschaft: die Rohstoffpolitik

Das exportorientierte deutsche Kapitalismusmodell basiert auf einer fast kompletten Importabhängigkeit bei metallischen Rohstoffen. So konstatierte der damalige BDI-Präsident Ullrich Grillo (2012: 66):

«Für Deutschland stellt sich die Frage der sicheren Rohstoffversorgung in besonderer Weise: Die deutsche Industrie

ist Technologieführer, unser Wohlstand ist stark exportbasiert. Die industrielle Wertschöpfung in Deutschland hängt gleichzeitig zu einem gewichtigen Teil von der Versorgung mit Rohstoffen aus dem Ausland ab, bei metallischen Primärrohstoffen zu 100 Prozent.»

Ebenso besteht bei den Energierohstoffen Erdöl und Erdgas eine sehr hohe Importabhängigkeit. Der Steinkohlebergbau wird in Deutschland 2018 eingestellt, die Steinkohlekraftwerke laufen jedoch mit importierter Kohle weiter. Ein bedeutender Teil dieser Kohle kommt aus Kolumbien, wo für den Kohlebergbau Indigene vertrieben und regelmäßig engagierte GewerkschafterInnen ermordet werden (Ganswindt et al. 2013). Auch in der Landwirtschaft besteht durch die Ausweitung der Fleischproduktion und der Einsatz von Stickstoffdünger sowie die verstärkte energetische Nutzung von Biomasse eine wachsende Importabhängigkeit. Insofern basiert das deutsche Kapitalismusmodell auf einer permanenten Aneignung von Ressourcen, Land und Arbeitskraft aus dem Globalen Süden.

Der Zugriff auf die Ressourcen wird auch über entwicklungspolitische Instrumente, etwa die Finanzierung von Bergbauprojekten, sichergestellt (Gocht 1978: 174–185). Diese Abhängigkeitsverhältnisse werden durch eine ökologische Modernisierung nicht überwunden, sondern nur neu ausgerichtet (Methmann 2012). In Windrädern werden Seltene Erden verbaut, für Solarzellen große Mengen an Silber benötigt. Auch Elektromotoren laufen nicht ohne Lithium, Coltan und Seltene Erden (Laag 2015: 261).

Angesichts der konstitutiven Bedeutung von Rohstoffimporten und sich verschärfender geopolitischer Konflikte um den

Zugriff auf Rohstoffe hat die Rohstoffpolitik in den vergangenen Jahren an Aufmerksamkeit gewonnen. Der mächtige Bundesverband der Deutschen Industrie veranstaltet seit 2005 regelmäßige Rohstoffkongresse. Im Jahr 2007 wurde unter der Federführung des Bundeswirtschaftsministeriums der Interministerielle Ausschuss (IMA) Rohstoffe eingesetzt, im Jahr 2010 eine Rohstoffstrategie verabschiedet, und inzwischen wurden drei Rohstoffpartnerschaften mit Kasachstan, der Mongolei und Peru abgeschlossen (Reckordt 2017).

Auch auf europäischer Ebene wurde das Thema maßgeblich auf Druck der deutschen Industrie verstärkt diskutiert. Etwa die Hälfte der metallischen Rohstoffimporte in die EU geht nach Deutschland (Jaeger 2015: 14). Die Europäische Kommission hat 2008 eine Raw Materials Initiative (RMI) veröffentlicht. Darin wird die Entwicklungspolitik in den Dienst der Rohstoffsicherung gestellt:

«Es empfiehlt sich, die EU-Entwicklungspolitik auf diskriminierungsfreien Zugang der EU zu Rohstoffen auszurichten, damit EU und Entwicklungsländer gleichermaßen gewinnen. Verantwortungsvolle Staatsführung, Transparenz bei der Vergabe von Abbaulizenzen und der Verwendung der Einnahmen aus der Rohstoffförderung, gleiche Bedingungen für alle Unternehmen, Zugang zu Finanzmitteln, gerechte Besteuerung und eine solide Entwicklung sind für die Entwicklungsländer und die EU gleichermaßen von Nutzen» (EU KOM 2008: 8; Hervorhebung im Original).

Sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene hat also die Versorgungssicherheit höchste Priorität. Übergeordnetes Ziel ist es, die Versorgung der heimischen Industrie zu gewährleis-

ten, um das exportgetriebene Wachstum und die stetige Erneuerung der imperialen Lebensweise (auch unter scheinbar «grünen» Vorzeichen) abzusichern. Diese Form der Rohstoffsicherung wird handelspolitisch flankiert – etwa über Beitrittsverhandlungen zur WTO, durch bilaterale Handels- und Investitionsschutzabkommen oder die Ausweitung geistiger Eigentumsrechte an grünen Technologien (Jaeger 2015: 21–60; Methmann 2012: 15–20).

Diese hier nur kurz skizzierte Problematik des deutschen Kapitalismusmodells verdeutlicht, wie tief verankert es ist in globale Macht- und Herrschaftsverhältnisse, die stetig über die Priorisierung der Versorgungssicherheit bzw. von Unternehmensinteressen auch rohstoff- und handelspolitisch erneuert werden. Nötig wäre eine grundlegende Infragestellung der imperialen Lebensweise bzw. des kapitalistischen Wachstums. Der AK Rohstoffe, ein Zusammenschluss mehrerer NGOs, hat verschiedene Vorschläge ausgearbeitet, wie die deutsche und europäische Rohstoffpolitik schrittweise umgestaltet werden könnte, sodass soziale und ökologische Belange stärker berücksichtigt und gerechtere Nord-Süd-Beziehungen etabliert werden könnten (AK Rohstoffe 2016). Allerdings ist eine Abkehr vom ressourcenintensiven kapitalistischen Wachstumsmodell in Deutschland nicht abzusehen.

3.5 Der Klimachampion verfehlt seine Ziele

Aufgrund der oben genannten Entwicklungen ist es nicht überraschend, dass es für die Bundesregierung zunehmend schwieriger wird, klima- und energiepolitische Zielvereinbarungen einzuhalten. Das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis

zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu senken, wird aller Voraussicht nach sehr deutlich verfehlt werden (Agora Energiewende 2017b). Zudem besteht die Gefahr, dass das deutsche Ausbauziel bei den erneuerbaren Energien für dasselbe Jahr in Höhe von 18 Prozent ebenfalls verfehlt wird, obwohl es im Rahmen des europäischen Klima- und Energiepakets verbindlich zugesagt wurde. Im Jahr 2016 betrug der Anteil regenerativer Energieträger am gesamten Endenergieverbrauch lediglich 14,6 Prozent. Während sich Deutschland im europäischen und globalen Kontext gern als Klima-Vorreiter inszeniert, ist es nicht einmal in der Lage, seine kurzfristigen Klimaschutzziele einzuhalten (BEE 2017). Dies besagt nichts Gutes für die langfristigen Klimaziele.

Anknüpfend an den G7-Gipfel in Elmau, auf dem die komplette Dekarbonisierung der Weltwirtschaft bis zum Ende dieses Jahrhunderts als Planziel ausgegeben wurde, wurde auf der Grundlage eines breiten Beteiligungsverfahrens unter Federführung des deutschen Bundesumweltministeriums (BMU) ein Klimaschutzplan für das Jahr 2050 ausgearbeitet. Wirtschaftsverbänden wie dem BDI war es dabei nicht möglich, ihre Interessen so geltend zu machen, wie sie es gewohnt sind. Entsprechend harsch fiel die Kritik des BDI an dem Verfahren aus (Rucht 2016: 12–18).

Auch ein erster Entwurf des BMU erntete heftige Kritik vom BDI, vom Deutschen Bauernverband, vom Deutschen Industrie und Handelskammertag (DIHK) und vom Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) (BDI et al. 2016). Wurden darin noch klare Akzente etwa in Richtung eines baldigen Kohleausstiegs gesetzt und das deutsche Agrarmodell kritisiert, so wurden diese Punkte suk-

zessive auf Druck der großen Kapitalverbände und des SPD-geführten Wirtschaftsministeriums im Einklang mit dem Wirtschaftsflügel der Union verwässert (Stodieck 2017: 25–28). Auch «Klimakanzlerin» Merkel beteiligte sich an der Demontage des Plans. So titelte der *Tagesspiegel* am 4. August 2016: «Kanzleramt zerlegt Klimaschutzplan». Die letzte Anhörung vor der Verabschiedung des Klimaschutzplans boykottierten vier große Umweltverbände, unter anderem der WWF.

Am 14. November 2016, kurz vor Beginn der 22. Weltklimakonferenz von Marrakesch, verabschiedete das Bundeskabinett einen Klimaschutzplan, der zwar

mittel- und langfristige Dekarbonisierungsziele enthält, jedoch keinerlei konkrete Maßnahmen – von einer Kritik des deutschen exportorientierten Kapitalismusmodells bzw. der imperialen Lebensweise ganz zu schweigen. Dessen ungeachtet konnte Bundesumweltministerin Barbara Hendriks nach Marrakesch fliegen, um die deutsche Führungsrolle in der internationalen Klimapolitik zu untermauern und weiter um globale Zielvereinbarungen zu feilschen, die im nationalen Kontext mit Füßen getreten werden. Denn, so konstatierte der FAZ-Journalist Andreas Mihm einige Monate später, «die Bundesregierung nimmt den Klimaschutz nicht ernst» (Mihm 2017).

4 DAS SCHEITERN DER DEUTSCHEN KLIMAPOLITIK

Die Diskrepanz zwischen klimapolitischer Rhetorik und realer Emissionsentwicklung wächst: Langfristige Dekarbonisierungsziele und der Mythos vom grünen Deutschland stehen auf der einen Seite, auf der anderen Seite ein exportgetriebenes Kapitalismusmodell, das durch eine spezifische Kräftekonstellation abgesichert wird, die eine rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen nicht zulässt. Die imperiale Lebensweise, das heißt der Zugriff auf Ressourcen und Arbeitskräfte im Globalen Süden zur Sicherung des eigenen Lebensstandards, stützt das deutsche Kapitalismusmodell nach innen ab, indem nach wie vor breite Teile der Bevölkerung über relativ üppige Konsummöglichkeiten verfügen. Gleichwohl nimmt die Polarisierung der Einkommen auch in Deutschland zu und der Aufstieg rechtspopulistischer Strömungen deutet auf eine Hegemoniekrise hin. Zugleich bietet die Verbreiterung und Vertiefung der imperialen Lebensweise in Teilen des Globalen Südens dem exportorientierten deutschen Kapital neue Akkumulationsräume, beispielsweise über den Export von Autos, Fleisch oder grünen Technologien.

Deutschland ist Weltmeister in der Braunkohleverstromung, die Energiewende im Strombereich wurde stark gebremst, die soziale Schieflage in der Finanzierung nicht korrigiert, und die Arbeitsplätze im Bereich erneuerbarer Energien sind häufig prekär und schlecht bezahlt. In der Verkehrspolitik gehört Deutschland mit seiner einflussreichen Autoindustrie, die vorwiegend im sogenannten Premiumsegment produziert, zu den destruktivsten Ländern weltweit. Ob EU-Abgasrichtlinien, Diesel-

gate, Feinstaubbelastung oder fehlendes Tempolimit auf Autobahnen – eine Verkehrswende liegt in weiter Ferne. In der Agrarpolitik ist Deutschland ebenfalls weit davon entfernt, ein Vorreiterland zu sein. Die bäuerliche Landwirtschaft befindet sich seit Jahrzehnten in der Defensive. Die Stickstoffdüngung verharrt auf einem extrem hohen Niveau. Die ständige Steigerung der Fleischproduktion basiert auf immensen Futtermittelimporten und tierischem Leid. Bis zu einer Agrarwende ist es noch ein weiter Weg.

Zudem besteht die Kehrseite des deutschen Exportmodells in einem immensen Importbedarf bei Rohstoffen, insbesondere bei Metallen. Die Rohstoffpolitik wurde in den letzten Jahren unter dem Primat der Versorgungssicherheit aufgewertet. Der Zugriff auf Rohstoffe wird handelspolitisch abgesichert, die Interessen in den Herkunftsländern werden systematisch ausgeblendet. Sollte die ökologische Modernisierung – etwa durch die massive Ausweitung der automobilen Elektromobilität – ausgeweitet werden, würde der Rohstoffbedarf auch unter grünen Vorzeichen weiter ansteigen. Eine absolute Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch ist schlicht nicht machbar. Das kapitalistische Wachstum in Deutschland basiert auf einer nicht verallgemeinerbaren imperialen Lebensweise. Deutschland ist kein grünes Vorzeigeland, sondern ein erheblicher Teil des globalen Klimaproblems.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass es in den letzten Jahrzehnten durchaus wichtige Fortschritte gegeben hat. In erster Linie ist dabei die Energiewende im Strombereich zu nennen. Diese geht zu-

rück auf die Umwelt- und Anti-AKW-Bewegungen und ihren jahrzehntelangen Kampf gegen die fossil-nukleare Energiewirtschaft. So konnte der Anteil regenerativer Energien in diesem Bereich auf etwa 35 Prozent erhöht und durch ihren dezentralen Ausbau die Akteursvielfalt vergrößert werden. Insofern hat nicht nur ein Ausbau der erneuerbaren Energien, sondern auch eine Demokratisierung des Stromsystems stattgefunden.

Darüber hinaus gibt es durchaus rudimentäre Ansätze für eine Verkehrswende. In den Städten geht der Autobesitz zurück und neue Modelle wie Car-Sharing werden erprobt. In die Fahrradinfrastruktur wurde verstärkt investiert, die Veräußerung der Bahn konnte verhindert werden. Zahlreiche Initiativen setzen sich für einen beitragsfreien ÖPNV ein (Brie/Candeias 2012), und die Umweltverbände versuchen hartnäckig, die Verantwortlichen für den Abgasskandal zur Rechenschaft zu ziehen und erste Ansätze für eine Verkehrswende zu verallgemeinern. Im agrarpolitischen Bereich konnte, ähnlich wie im Stromsektor, eine Nische erkämpft werden. Ausgehend von der Umweltbewegung und mit neuem Schwung nach dem BSE-Skandal konnten Vertriebskanäle für bäuerlich und/oder biologisch erzeugte Produkte geschaffen und Verbraucherrechte gefestigt werden. Zudem zeichnet sich eine Änderung der Konsummuster hin zu einem geringeren Verzehr tierischer Nahrungsmittel ab. Innerhalb des Deutschen Bauernverbandes wachsen die Konflikte zwischen Kleinbauern und -bäuerinnen und der

Verbandsspitze (Niemann 2017). Darüber hinaus gibt es zahlreiche Konzepte für eine Agrarwende, die sowohl aus klimapolitischer Perspektive als auch aus Verbraucherschutz- und Tierrechtsgründen dringend geboten ist.

Rohstoffpolitisch zeichnet sich zumindest diskursiv ein Wandel ab. Soziale und ökologische Aspekte werden etwa in den Rohstoffpartnerschaften stärker berücksichtigt. Allerdings bleibt das Potenzial für eine andere Rohstoffpolitik gering, solange der Pfad des exportgetriebenen deutschen Kapitalismusmodells nicht verlassen wird, der auf eine ständige Vergrößerung des Ausstoßes ausgerichtet ist.

Ein letzter Gedanke: Es ist bezeichnend, dass die Sektoren, in denen tatsächlich Emissionsreduktionen verzeichnet werden können, gar gesellschaftliche Veränderungen in Richtung von mehr Demokratie und mehr Nachhaltigkeit, diejenigen sind, in denen soziale Bewegungen als wirkmächtige Akteure auftreten. Das heißt, das Argument lautet nicht, dass Deutschland nicht in der Lage ist, der Öko-Vorreiter zu sein, der es gern wäre, sondern dass die wichtigen Schritte in diese Richtung zuerst von unten kommen müssen: von Bewegungen für eine genuine sozial-ökologische Transformation.

Tobias Haas hat mit einer politikwissenschaftlichen Arbeit zur Energiewende in Deutschland und Spanien im europäischen Kontext promoviert. Aktuell beschäftigt er sich mit den Auseinandersetzungen um die Verkehrswende in Deutschland.

LITERATUR

AfD (2016): Programm für Deutschland. Das Grundsatzprogramm der Alternative für Deutschland, Berlin.

Agora Energiewende (2016):

Elf Eckpunkte für einen Kohlekonsens. Konzept zur schrittweisen Dekarbonisierung des deutschen Stromsektors (Kurzfassung), Berlin.

Agora Energiewende (2017a):

Die Energiewende im Stromsektor: Stand der Dinge 2016. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen und Ausblick auf 2017, unter: https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2017/Jahresauswertung_2016/Die_Energiewende_im_Stromsektor_2016_DE.pdf.

Agora Energiewende (2017b):

Das Klimaschutzziel von minus 40 Prozent bis 2020: Wo landen wir ohne zusätzliche Maßnahmen? Eine realistische Bestandsaufnahme auf Basis aktueller Rahmendaten, unter: www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2015/Kohlekonsens/Agora_Analyse_Klimaschutzziel_2020_07092016.pdf.

Agora Verkehrswende (2017):

Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende, Berlin.

AK Rohstoffe (2016): Für eine demokratische und global gerechte Rohstoffpolitik, unter: https://power-shift.de/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/AK_Rohstoffe_demokratische_und_global_gerechte_rohstoffpolitik.pdf.

BDI – Bundesverband der Deutschen Industrie/DBV – Deutscher Bauernverband/DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag/ZDH – Zentralverband des Deutschen Handwerks

(2016): Gemeinsame Erklärung von BDI, DBV, DIHK und ZDH zum Entwurf des Klimaschutzplans 2050, unter: <https://www.netzwerk-ebd.de/nachrichten/gemeinsame-erklaerung-von-bdi-dbv-diHK-zdh-zum-entwurf-des-klimaschutzplans-2050/>.

Becker, Joachim/Jäger, Johannes

(2012): Integration in Crisis: A Regulationsist Perspective on the Interaction of European Varieties of Capitalism, in: Competition and Change 16 (3), S. 169–187.

BEE – Bundesverband Erneuerbare Energien

(2017): Trend-Prognose und BEE-Zielszenario. Entwicklung der Erneuerbaren Energien bis 2030, unter: https://www.bee-ev.de/fileadmin/Publicationen/Positionspapiere_Stellungnahmen/BEE/BEE_Trend-Prognose_und_BEE-Zielszenario_2020.pdf.

Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017):

Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus, München.

Brie, Michael (2012): Private E-Car vs. Public Transport for Free – Real Dystopia vs. Concrete Utopia, in: Brie, Michael/Candeias, Mario (2012): Just Mobility. Postfossil Conversion and Free Public Transport, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, S. 3–9.

Brie, Michael/Candeias, Mario (2012):

Just Mobility. Postfossil Conversion and Free Public Transport, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

Candeias, Mario (2012): Conversion. Towards a Eco-Socialist Economy of Reproduction, in: Brie, Michael/ Candeias, Mario (2012): Just Mobility. Postfossil Conversion and Free Public Transport, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, S. 10–23.

Brüggemann, Anke (2016): Keine Energiewende ohne Wärmewende!, hrsg. von KfW Research, unter: <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-Nr.-129-Juni-2016-W%C3%A4rmewende.pdf>.

Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (2017): Die falschen Verheißungen der E-Mobilität, in: Blätter für deutsche und international Politik 62 (6), S. 21–25.

Brunnengräber, Achim/Syrovatka, Felix (2016): Konfrontation, Kooperation oder Kooptation? Staat und Anti-AKW-Bewegung im Endlagersuchprozess, in: Prokla 46 (184), S. 383–402.

DGRV – Deutscher Genossenschafts- und Raiffeisenverband (2016): Energiegenossenschaften. Ergebnisse der DGRV-Jahresumfrage (zum 31.12.2015), unter: www.genossenschaften.de/sites/default/files/Auswertung%20Jahresumfrage_0.pdf.

DUH – Deutsche Umwelthilfe (2017): Diesel-Forum grandios gescheitert – Softwarelösung bringt nur 2 bis 3 Prozent NOx-Reduktion der deutschen Diesel-Pkw – Fahrverbote kommen ab 2018, unter: <http://www.duh.de/pressemittteilung/diesel-forum-grandios-gescheitert-softwareloesung-bringt-nur-2-bis-3-prozent-nox-reduktion-der-deut/>.

EU KOM – EU-Kommission (2008):

Die Rohstoffinitiative – Sicherung der Versorgung Europas mit den für Wachstum und Beschäftigung notwendigen Gütern, unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0699:FIN:de:PDF>.

Fraunhofer IWES/IBP (2017): Wärmewende 2030. Schlüsseltechnologien zur Erreichung der mittel- und langfristigen Klimaschutzziele im Gebäudesektor. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, unter: https://www.agora-energie-wende.de/fileadmin/Projekte/2016/Sektoruebergreifende_EW/Waerme-wende-2030_WEB.pdf.

Friedman, Thomas L. (2015): Germany, the Green Superpower, in: New York Times, 6.5.2015, unter: <https://www.nytimes.com/2015/05/06/opinion/thomas-friedman-germany-the-green-superpower.html?mcubz=1>.

Ganswindt, Katrin/Rötters, Sebastian/Schücking, Heffa (2013): Bitter Coal. Ein Dossier über Deutschlands Steinkohleimporte, hrsg. von Urgewald/FIAN, unter: https://urgewald.org/sites/default/files/bittercoal_mai.broschure_web.pdf.

Gfäller, Sebastian Vinzenz (2015): Die Formierung, Institutionalisierung und Legitimierung der Bio-Branche in Deutschland, in: Hirschfelder, Gunter et al. (Hrsg.): Was der Mensch essen darf. Ökonomischer Zwang, ökologisches Gewissen und globale Konflikte, Wiesbaden, S. 273–290.

Gocht, Werner (1978): Wirtschaftsgeologie. Rohstofferschließung – Rohstoffwirtschaft – Rohstoffpolitik, Berlin/Heidelberg.

Greenpeace (2017): Erneuerbare Mobilität. Welche Rolle kann die E-Mobilität für die Verkehrswende spielen?, unter: https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/studie_erneuerbare_mobilitaet.pdf.

Grillo, Ulrich (2012): Rohstoffsicherung in Gegenwart und Zukunft – von der Abhängigkeit der Märkte zu einer Rohstoffallianz für Deutschland, in: ZfCM Sonderheft 2, 2012, S. 66–69.

GWS – Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung/DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt/DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung/Prognos/ZSW – Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (2015): Beschäftigung durch erneuerbare Energien in Deutschland: Ausbau und Betrieb, heute und morgen. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/beschaeftigung-durch-erneuerbare-energien-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=6.

Haas, Tobias (2016): Die Energiewende unter dem Druck (skalarer) Kräfteverschiebungen. Eine Analyse des EEG 2.0, in: Prokla 46 (184), S. 365–382.

Haas, Tobias (2017): Die politische Ökonomie der Energiewende. Deutschland und Spanien im Kontext multipler Krisendynamiken in Europa, Wiesbaden.

Haas, Tobias/Sander, Hendrik (2016): Shortcomings and Perspectives of the German Energiewende, in: Socialism & Democracy 30 (2), S. 121–143.

Haffner, Jeanne (2015): The dangers of eco-gentrification: what is the best way to make a city greener?, in: The Guardian, 6.5.2015, unter: <http://tim.greenurbanvision.com/wp-content/uploads/2012/08/The-dangers-of-eco-gentrification.pdf>.

Heinrich-Böll-Stiftung/BUND – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (2016): Fleischatlas. Daten und Fakten über Tiere als Nahrungsmittel, unter: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/massentierhaltung/massentierhaltung_fleischatlas_regional_2016.pdf.

Heinrich-Böll-Stiftung/Rosa-Luxemburg-Stiftung/BUND/Oxfam/Germanwatch/Le Monde Diplomatie (2017): Konzernatlas. Daten und Fakten über die Agrar- und Lebensmittelinindustrie, unter: https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publikationen/konzernatlas2017.pdf.

Helmers, Eckard (2015): Die Modellentwicklung in der deutschen Automobilindustrie: Gewicht contra Effizienz, unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Auto_Umwelt/Gutachten_Modellentwicklung_deutsche_Autoindustrie_2015.pdf.

Jaeger, Nicola (2015): Alles für uns!? Der globale Einfluss der europäischen Handels- und Investitionspolitik auf Rohstoffausbeutung, unter: https://power-shift.de/wordpress/wp-content/uploads/2016/02/Alles-f%C3%BCr-uns_webversion.pdf.

Kluge, Ulrich (2005): Agrarwirtschaft und ländliche Gesellschaft im 20. Jahrhundert, München.

Laag, Benjamin (2016): Die Kohärenz der deutschen Rohstoffpolitik. Ressortübergreifendes Selbstgespräch oder wirksame Politikkoordinierung?, Baden-Baden.

Methmann, Chris (2012): «Öko-Exportweltmeister»: Den Titel nur geklaut? Ökologische, ökonomische und soziale Schattenseiten einer exportorientierten Green Economy, hrsg. von Powershift und Forum Umwelt und Entwicklung, unter: http://forumue.de/wp-content/uploads/2015/04/PowerShift-ChrisMethman-O__koexportEngel_final8-2012.pdf

Mihm, Andreas (2017): Trump wird den Klimaschutz bremsen – aber nicht aufhalten, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 7.8.2017, unter: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/energiepolitik/klimaschutz-donald-trumps-ausstieg-birgt-nachahmer-gefahr-15139626.html>.

Müller, Tadzio (2017): Diversity is Strength. The German Energiewende as a Resilient Alternative, unter: <http://thesourcenetwork.eu/wp-content/themes/showcase-pro/images/Diversity%20is%20Strength%20-%20FINAL.pdf>.

Niemann, Eckehard (2017): Bauernverbandsspitze im gesellschaftlichen Abseits. Kritik kommt auch aus den eigenen Reihen, in: Kritischer Agrarbericht 2017, S. 33–36, unter: http://www.kritischer-agrarbericht.de/fileadmin/Daten-KAB/KAB-2017/KAB_2017_33_36_Niemann.pdf.

Oberthür, Sebastian/Roche Kelly, Claire (2008): EU Leadership in International Climate Policy. Achievements and Challenges, in: The International Spectator 43 (3), S. 35–50.

Paterson, Matthew (2007): Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy, Cambridge.

Pomrehn, Wolfgang (2014): Armutsrisiko Energiewende, 3., akt. Aufl., luxemburg argumente Nr. 4, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

Quaschnig, Volker (2017): Volkskrankheit Ausschreibungen, unter: https://www.volker-quaschnig.de/artikel/2017-05_Ausschreibungen/index.php.

Raza, Werner (2007): Die Außenhandelspolitik der Europäischen Union: Zunehmend aggressive Forcierung einer neo-merkantilistischen Weltmarktorientierung, in: Kurswechsel 22 (4), S. 8–15.

Reckordt, Michael (2017): Globale Rohstoffpolitik im Interesse der Industrie, in: Forschungsjournal Neue Soziale Bewegungen 30 (1), S. 80–86.

Rucht, Dieter (2016): Der Beteiligungsprozess am Klimaschutzplan 2050. Analyse und Bewertung, hrsg. von Greenpeace Deutschland, unter: https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20160922_klima-gutachten_web.pdf.

Sander, Hendrik (2016): Auf dem Weg zum grünen Kapitalismus? Die Energiewende nach Fukushima, Berlin.

Schmalz, Stefan/Weinmann, Nico (2013): Gewerkschaftliche Kampfzyklen in Westeuropa. Die Jahre 1968 bis 1973 und 2008/09 im Vergleich (Supplement der Zeitschrift Sozialismus), Hamburg.

Schreurs, Miranda (2016): Is Germany Really an Environmental Leader?, in: Current History 115 (779), S. 114–116.

Sinn, Hans-Werner (2008): Das grüne Paradoxon. Plädoyer für eine illusionsfreie Klimapolitik, Berlin.

Stodieck, Friedhelm (2017): Entwicklungen & Trends 2016. Agrarwende ja – aber wie?, in: Kritischer Agrarbericht 2017, S. 19–32, unter: http://www.kritischer-agrarbericht.de/fileadmin/Daten-KAB/KAB-2017/KAB_2017_19_32_Stodieck.pdf.

UBA – Umweltbundesamt (2017): Treibhausgas-Emissionen, unter: <http://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen>.

VCD – Verkehrsclub Deutschland (2017): Zeit für eine Verkehrswende. VCD-Forderungen zur Bundestagswahl 2017, unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrspolitik/Bundestagswahl_2017/2017_Forderungen_Bundestagswahl_final_final.pdfm.

Weimann, Joachim (2010): Die Klimapolitik-Katastrophe. Deutschland im Dunkel der Energiesparlampe, 3., erw. Aufl., Marburg.

WWF – World Wildlife Fund/BUND – Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland/Germanwatch/NABU – Naturschutzbund Deutschland/VCD – Verkehrsclub Deutschland (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland. Weichenstellungen bis 2050, unter: http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Verbaendekonzept_Klimafreundlicher_Verkehr.pdf.

IMPRESSUM

ANALYSEN Nr. 40; 2., überarbeitete Auflage
wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung
V. i. S. d. P.: Henning Heine
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de
ISSN 2194-2951 · Redaktionsschluss: September 2018
Layout/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation
Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin
Gedruckt auf Circleoffset Premium White, 100 % Recycling

Finanziert aus Mitteln des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ).
Die hier dargestellten Positionen geben nicht zwangsläufig den Standpunkt des BMZ wieder.

«Die Energiewende im Strombereich wurde stark gebremst; in der Verkehrspolitik gehört Deutschland mit seiner einflussreichen Autoindustrie zu den destruktivsten Ländern weltweit; die bäuerliche Landwirtschaft befindet sich seit Jahrzehnten in der Defensive - Deutschland ist also kein grünes Vorzeigeland, sondern ein erheblicher Teil des globalen Klimaproblems.»

TOBIAS HAAS

