

DOSSIER

#1 2020 | BEILAGE DES AKTUELL |

OGBL





Die stärkste Triebkraft für den ökologischen & digitalen Umbau ist die soziale Gerechtigkeit.

Die verheerenden Buschbrände in Australien sind das rezenteste Beispiel einer immer länger werdenden Liste der Folgeerscheinungen der von Menschenhand verursachten Klimaerwärmung. Aus wissenschaftlichen Wahrscheinlichkeiten werden erlebte, tödliche Tatsachen. Für Mensch und Tier. Das Abschmelzen der Polarkappen und der Gebirgsgletscher, das Auftauen des Permafrostes, das Sterben der Meeresriffe, die Wetterextreme, das Aussterben in der Tier- und Pflanzenwelt werden sich in den kommenden Jahrzehnten fortsetzen und an Tragweite zunehmen. Die Wissenschaft warnt mit Nachdruck vor irreversiblen Kippunkten.

Ebenso wie die Menschheit fähig ist, ihre Lebensgrundlage zu zerstören, so liegt es in ihrer Hand sie zu bewahren. Der Dringlichkeitscharakter politischer Entscheidungen für einschneidende Maßnahmen gegen den klima- und umweltzerstörenden Treibhausgas-Ausstoß und gegen die natürliche Ressourcenausbeutung ist unbestreitbar.

Und für das Gelingen der Klimaschutzpolitik ist es ebenso zwingend, dass die Prinzipien der demokratischen Entscheidungsfindung, der internationalen Solidarität und Kooperation, der fairen

internationalen Handelsbeziehungen, der Friedenssicherung und der militärischen Abrüstung und des weltweiten Wirkens gegen die sozialen Ungleichheiten den unverzichtbaren Rahmen des Handelns bilden.

Im Kampf für gerechten Klimaschutz hat die internationale Gewerkschaftsbewegung eine besondere Rolle zu spielen. Im Gleichklang mit dem internationalen Gewerkschaftsbund und dem europäischen Gewerkschaftsbund unterstützt der OGBL die 2015 im Pariser Klimaabkommen vorgegebenen klimapolitischen Zielvorgaben. Der Temperaturanstieg gegenüber dem vorindustriellen Niveau muss auf maximal plus 1,5°C bis 2100 beschränkt bleiben. In der Europäischen Union muss es bis zum Jahr 2050 das Ziel der „Netto-Null-Emissionen“ erreicht werden.

Die im luxemburgischen Gesetzesvorhaben „Klima“ bzw. im angekündigten nationalen Energie- und Klimaplan bis 2030 vorgeesehen Ziele für die Verringerung der Treibhausgasemissionen, für die Erhöhung der Energieeffizienz und für den Ausbau der erneuerbaren Energien werden von unserer Gewerkschaft gutgeheißen.



Das Gesetzesvorhaben „Klima“ muss nachgebessert werden

Positiv zu bewerten sind die im Gesetzesvorhaben „Klima“ eingeschriebenen Grundprinzipien, nach denen sich die luxemburgische Klimapolitik auszurichten hat, wie beispielsweise das Prinzip der Klimagerechtigkeit.

Dieses Prinzip verlangt, dass die Klimapolitik die aufgrund der Klimaerwärmung bereits bestehenden oder neuen Ungleichheiten zu verringern bzw. zu begrenzen hat. Und dass jede politische Maßnahme des Klimaschutzes hinsichtlich ihres Impakts auf die soziale Gerechtigkeit zu bewerten ist, und gegebenenfalls durch einen finanziellen Umverteilungsmechanismus gemäß der sozialen Situation der Menschen zu ergänzen ist.

Für den OGBL völlig unzulänglich sind aller-

dings die vorgeschlagenen Bedingungen für die Teilhabe und die Mitbestimmung der Gewerkschaften an der Gestaltung der Klimaschutzpolitik. Zwar sieht das Gesetzesvorhaben die Schaffung einer „Plattform für die Klimaaktion und die energetische Transition“ vor. Doch der diesbezügliche gesetzliche Artikel bleibt sehr vage und alles andere als konkret. Sowohl was die Besetzung als auch die Festlegung der Missionen, Kompetenzen und Prozeduren der „Plattform“ anbelangt. Die bloße Referenz auf die europäische Verordnung, die einen „mehrschichtigen Dialog über Klima und Energie gemäß der nationalen Regelung fordert“, reicht keinesfalls aus.

Und das aus einem einfachen Grund. Die Transition in eine karbonarme Gesellschaft und Wirtschaft wird viele soziale

Fragen und Probleme aufwerfen. Sowohl in Bezug auf die Arbeitswelt, ihre Arbeitsplätze und ihre Berufe, als auch auf die soziale Gestaltung der Gesellschaft und ihre Lebensqualität insgesamt. Fast kein einziger Lebens- und Politikbereich wird nicht davon betroffen sein. Und das Risiko der weiteren Zunahme der sozialen Ungleichheiten ist sehr hoch. Der OGBL verlangt deshalb von der Regierung ein klares Konzept der Strukturierung des sozialen Dialogs, das die Mitbestimmungsrechte und die Repräsentativität der Sozialpartner im Allgemeinen, und die der national repräsentativen Gewerkschaften im Besonderen respektiert und anerkennt. Der Gesetzesvorschlag „Klima“ muss diesbezüglich überarbeitet werden! Er muss in diese Richtung ein klares Zeichen setzen.

Der OGBL und der europäische „Green Deal“

Die neue europäische Kommission hat den europäischen „Green Deal“ als neue Wachstumsstrategie Europas angekündigt. Mit einem Gesetzesprogramm zur Energieversorgung, Industrieproduktion, Verkehr und Landwirtschaft soll in Europa bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 50%-55%, und bis zum Jahr 2050 die Klimaneutralität erreicht werden.

Der OGBL begrüßt diese Initiative, unterstützt die Zielvorgaben, die Ausweitung der Mission der Europäischen Investitionsbank als „Klimabank“ und die Vorgabe einer hohen europäischen Investitionstätigkeit für den Klimaschutz. Es stellt sich allerdings die Frage, ob der „Green Deal“, wie er jetzt vorliegt, ausreicht, um den vorgegebenen Zielen gerecht zu werden. So sind für die Umsetzung der sogenannten „just transition“ (siehe den Beitrag von Adrien Thomas in diesem Dossier) lediglich 7,2 Milliarden Euro an zusätzlichen, neuen Geldern vorgesehen, bei einem Gesamtbetrag von 100 Milliarden Euro. Insgesamt bleibt der „Green New Deal“ weit unter den Berechnungen von notwendigen Ausgaben, wenn das Ziel der Nettonullemissionen bis 2050 erreicht werden soll, wie sie in Berichten der Vereinten Nationen, der OECD oder auch des Europäischen Rechnungshofs geschätzt wurden.

Der OGBL erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass die Mechanismen des

europäischen Wachstums- und Stabilitätspakts, die maßgeblich die Eckdaten der Haushaltspolitik der Mitgliedsstaaten der Eurozone bestimmen, dahingehend reformiert werden müssen, dass den einzelnen Staaten ein größerer Spielraum für Zukunftsinvestitionen zugestanden wird. Diesbezüglich fordert er, dass diese notwendigen Investitionen in die ökologische Transition den einzelnen Staaten nicht als Schuldenlast im Rahmen der Maastricht-Kriterien angerechnet werden. Diese Forderung richtet sich ebenfalls direkt an die luxemburgische Regierung, damit sie auf der europäischen Ebene mit Nachdruck in diese Richtung wirkt.

Für den OGBL muss der „Green Deal“ sich gleichzeitig durch eine starke soziale Dimension auszeichnen. Es reicht nicht aus ständig von der „Just Transition“ zu reden, man muss sie zu einem gleichwertigen Bestandteil aller europäischen gesetzlichen Initiativen und Verordnungen machen. Die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen Europas dürfen nicht zum Opfer der digitalen und ökologischen Transition werden. Die europäische Säule der sozialen Rechte muss umgesetzt werden. Der Sicherung der Arbeitsplätze und der Qualifikationen muss eine Priorität zukommen und die gewerkschaftliche Mitbestimmung muss auf allen Ebenen ausgebaut werden. Diese Dimension kommt im „Green Deal“, wie er jetzt vorliegt noch zu kurz. Es ist zu befürchten, dass die zur Verfügung gestellten Gelder aus dem vorgesehenen „just transition“-Fonds eher den Arbeitgebern zugutekommen als den Arbeitnehmern.

Im Übrigen ist es den Mitgliedsstaaten überlassen, ob sie einen „just transition plan“ durchführen oder nicht. Nur diejenigen Staaten, die dies tun, erhalten in diesem Rahmen Gelder, so dass zu befürchten ist, dass die „just transition“ in breiten Teilen Europas bloße Theorie bleibt. Die Aufstellung eines solchen Plans sollte also für alle Mitgliedsstaaten obligatorisch sein, und die Sozialpartner bei der Ausarbeitung dieses Plans eingebunden werden, wie auch ihre Rolle auf europäischer Ebene nicht vernachlässigt werden darf.

Und der „Green Deal“ darf unter keinen Umständen zu einem weiteren Anstieg der sozialen Ungleichheiten in Europa führen. Bei der Steuerpolitik, insbesondere wenn es um die Erhöhung der steuerlichen Mittel für die Klimapolitik geht, darf es zu keinen zusätzlichen Steuerbelastungen für die niedrigen und mittleren Einkommen kommen, sondern zu der längst fälligen stärkeren Steuerbelastung der hohen Vermögen und Kapitaleinkünfte. Die Sozialsysteme der einzelnen Staaten müssen gestärkt statt geschwächt werden. Und das gleiche gilt für die Förderung der öffentlichen Dienstleistungen.

Wer von „Green Deal“ spricht, der muss wissen, dass die stärkste Treibkraft für den ökologischen und digitalen Umbau die soziale Gerechtigkeit ist. Sie ist es, die neue soziale Frakturen verhindert und die gute Lebensqualität für alle schafft. Sie ist es, die die Gesellschaft solidarisch für das Erreichen der Klimaziele motiviert und mobilisiert. Dafür wird der OGBL seinen Beitrag leisten.

Beschäftigung & ökologische Wende

Die Dekarbonisierung der Gesellschaften und der Weltwirtschaft ist eine entscheidende Herausforderung. Die Weiterentwicklung von erneuerbaren Energien und die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden werden zur Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze beitragen. Gleichzeitig wird ein gewisser Anteil an Arbeitsplätzen, die mit fossilen Brennstoffen zusammenhängen, über kurz oder lang verschwinden. Daher stellt sich die Frage nach der Umschulung und der Beschäftigung der betroffenen Arbeitnehmer.

Das Konzept des gerechten Übergangs („Just Transition“) als Antwort auf die mit der ökologischen Wende einhergehenden sozialen Herausforderungen ist heute im öffentlichen Diskurs weit verbreitet. Die neue Europäische Kommission hat dieses Konzept aufgegriffen und betont im Rahmen des jüngst vorgeschlagenen „Green Deals“ die Notwendigkeit der Unterstützung der von der Dekarbonisierung am stärksten betroffenen Regionen. In der Präambel zum im Jahr 2015 abgeschlossenen Pariser Klimaabkommen wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, „die Erfordernisse eines gerechten Übergangs für die arbeitstätige Bevölkerung und die Schaffung von akzeptablen und qualitativen Arbeitsplätzen zu berücksichtigen“.

Die Idee des gerechten Übergangs stammt aus der Gewerkschaftsbewegung und stellt heute den wichtigsten Beitrag der Gewerkschaften zur Klimadebatte dar. Das Konzept wurde vom Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) entwickelt, der 206 Millionen Mitglieder in 163 Ländern vertritt. Der IGB, dem der OGBL als Mitglied angehört, setzt sich seit der Klimakonferenz von Kopenhagen im Jahr 2009 entschieden für ambitionierte Ziele bei

der Reduzierung von CO₂-Emissionen ein. Gleichzeitig fordert der IGB den gerechten Übergang für Arbeitnehmer, deren Arbeitsplätze von der Dekarbonisierung betroffen sind. Die wichtigsten Säulen des gerechten Übergangs sind öffentliche Investitionen in die Schaffung von umweltfreundlichen Arbeitsplätzen, die Planung des Übergangs, der Sozialdialog, Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung für Arbeitnehmer und leistungsstarke Systeme der sozialen Absicherung.

Bevor er eine zentrale Forderung der Gewerkschaftsbewegung an die Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft wurde, ermöglichte es das Konzept des gerechten Übergangs der internationalen Gewerkschaftsbewegung ihre internen Streitigkeiten bezüglich der Klimapolitik zu überwinden. Im Jahr 1997 war die Gewerkschaftsbewegung anlässlich des Abschlusses des Klimaabkommens von Kyoto nicht in der Lage, klar Stellung zu beziehen. Insbesondere der US-amerikanische Gewerkschaftsbund AFL-CIO weigerte sich, das Abkommen von Kyoto zu unterstützen, da es keine Ziele hinsichtlich der Reduzierung von CO₂-Emissionen für Entwicklungsländer vorsah. Die Gewerkschaften der nord-amerikanischen Minenarbeiter lehnten gemeinsam mit den Bergbauunternehmen jede ambitionierte Klimaschutzmaßnahme entschieden ab. Andere Teile der internationalen Gewerkschaftsbewegung, insbesondere die europäischen Gewerkschaften, forderten hingegen noch ehrgeizigere Ziele bei der Klimapolitik. Die Führungsebene des IGB ermöglichte durch die Entwicklung der Forderung nach einer „Just Transition“ schließlich ein verstärktes Engagement der internationalen Gewerkschaften bei der Klimafrage.

Die Dringlichkeit der Klimafrage erfordert eine beschleunigte Dekarbonisierung in den kommenden Jahren. Forschungen haben

gezeigt, dass die Lobbyverbände der Industrie für fossile Brennstoffe in den letzten Jahrzehnten konzentriert daran gearbeitet haben, die Existenz des Klimawandels in Zweifel zu ziehen und Klimaschutzmaßnahmen zu verzögern oder zu verhindern. In zahlreichen Branchen wählen die Unternehmen auch den Weg der Erpressung und üben Druck auf die Beschäftigten und ihre Vertreter aus, damit sich diese gegen Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes stellen.

Hier ist es die Aufgabe der Gewerkschaftsbewegung, für eine unabhängige Klimapolitik auf Ebene der Unternehmen und der Branchen einzutreten. Die Gewerkschaften sind in der Lage, eine zentrale Position im Hinblick auf die Klimafrage einzunehmen: vor Ort in den Betrieben beherrschen sie die Debatten über die Entwicklung der Produktionssysteme und sind gleichzeitig in der Lage, das Allgemeininteresse in Sachen Umwelt und öffentliche Gesundheit zu vertreten. Im Laufe ihrer Geschichte hat sich die Gewerkschaftsbewegung mehrfach neu erfunden. Sie hat neue Themen und neue Forderungen integriert: Frauenrechte, Integration von Immigranten, Arbeitsgesundheit und -sicherheit. Die Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft ist die zentrale Herausforderung des 21. Jahrhunderts, der sich die Gewerkschaftsbewegung stellen muss.

Die Dringlichkeit der Klimafrage erfordert eine beschleunigte Dekarbonisierung in den kommenden Jahren.



Dr. Adrian Thomas

Luxembourg Institute of Socio-Economic Research

CO₂-Steuer & Verursacherprinzip

Eine nuanciertere Sichtweise darf erlaubt sein

Die Emissionen der klimaschädlichen Treibhausgase sollen bis 2030 um mindestens 55% reduziert werden. Bis 2050 sollen die Nettoemissionen auf null reduziert werden. Der OGBL befürwortet diese mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang stehenden Ziele. Viele der von der Regierung anvisierten Maßnahmen zum Erreichen dieser Ziele werden vom OGBL unterstützt.

Es gibt aber auch Maßnahmen, die einer kritischen Analyse bedürfen, weil sie nicht unbedingt zielführend sind, oder in Bezug auf ihre Wirksamkeit überschätzt werden bzw. das Prinzip der sozialen Gerechtigkeit im Rahmen der ökologischen Transition in Frage stellen.

Die von der Regierung angekündigte Einführung der CO₂-Steuer ab 2021 auf Heizöl, Erdgas, Diesel und Benzin wirft in diesem Sinne eine ganze Reihe von Fragen auf. Führt die CO₂-Steuer zu dem was von den Befürwortern angekündigt wird, nämlich zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen? Oder ist die CO₂-Steuer nichts anderes als eine zusätzliche Steuer, die aufgrund ihrer aktuellen Popularität auf vergleichsweise geringen politischen Widerstand stößt? Welche Konsequenzen hat die CO₂-Steuer für die einzelnen Einkommensschichten der Bevölkerung? Verstärkt sie gar die Schiefelage, die bereits jetzt in punkto Steuergerechtigkeit besteht? Und dann bleibt noch die ganz wichtige Frage, ob die CO₂-Steuer nicht vordergründig ein Instrument ist, das das in vieler Hinsicht zu hinterfragende

„Verursacherprinzip“ auf den einzelnen abwälzt und die wahren Verursacher, in erster Linie die Konzerne und Kapitaleigner der fossilen Energiewirtschaft und der verwandten Industrien finanziell, ideologisch und politisch unbehelligt lässt?

Dieser Artikel kann verständlicherweise nicht in Tiefe auf jede der aufgeworfenen Fragen eingehen. Er soll in erster Linie helfen, die aktuelle Diskussion über die angekündigte CO₂-Steuer zu bereichern.

Mehr als bereits 50 Staaten haben unterschiedliche Varianten CO₂-Besteuerung eingeführt. Im Mittelpunkt steht die Annahme, dass über die politische Regelung des Marktpreises des CO₂ ein umweltfreundlicheres Verhalten bei der Produktion als auch beim Verbrauch gefördert werden wird. Anders ausgedrückt: Der Druck auf den Geldbeutel soll es richten. Klingt sehr einfach, allerdings nur in der Theorie.

Die OECD-Analysen lassen nicht den kausalen Schluss zu, dass CO₂-Abgaben einen maßgeblichen Einfluss auf die Reduktion der Treibhausgasemissionen haben. Manches deutet darauf hin, dass gegebenenfalls andere Faktoren, wie beispielsweise die Desindustrialisierung, technische Innovationen, die nicht auf den CO₂-Preis zurückzuführen sind, wirtschaftliche Krisenzyklen u.a.m. einen wesentlicheren Einfluss auf die Emissionsentwicklung ausüben. Und der Vergleich zwischen Ländern mit und ohne CO₂-Abgaben ergibt keine stichhaltigen Resultate.

Das die CO₂-Abgabe tragende Argument, nämlich das der Anwendung des sogenannten Verursacherprinzips (pollueur-payeur) ist problematisch. Die Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen

sind die multinationalen Konzerne der fossilen Energie- und Industrieproduktion. Sie setzen alle möglichen ideologischen, politischen und wirtschaftlichen Hebel in Kraft, um den Ausstieg aus der fossilen Energiegewinnung und -produktion so lang wie nur möglich zu blockieren oder hinauszuzögern. Und ihre Lobbyisten agieren zu Tausenden in Brüssel und überall auf der Welt um den kapitalistischen Profit dieser Konzerngruppen so weit wie nur möglich vor CO₂-Abgaben und anderen steuerlichen Maßnahmen schadfrei zu halten. Und das nicht ohne Erfolg wie u.a. die vielen Probleme, die bei der Gestaltung des internationalen Emissionshandels bestehen.

Von diesem Hintergrund kann von einer



sozial gerechten Anwendung des sogenannten Verursacherprinzips grundsätzlich keine Rede sein. Und diese Tatsache relativiert auf vielfache Art und Weise das Hauptargument für die Einführung der CO₂-Steuer.

Der Druck auf den Geldbeutel soll in erster Linie die Endverbraucher, den einzelnen Konsumenten treffen. Ideologisch gesehen vernebelt die CO₂-Besteuerung des Konsumenten die wahre Verantwortlichkeit für den Ausstoß der Treibhausgase. Sie wird einseitig auf den individuellen Verbraucher abgeschoben. Sie wird, um es anders auszudrücken, individuell privatisiert. Die CO₂-Besteuerung, so populär sie auch erscheinen mag, geht darüber hinaus von der scheinbar freien Wahl des einzelnen Marktteilnehmers aus und übergeht flagrant die Tatsache, dass diesem in vieler Hinsicht die Alternativen nicht, noch nicht oder nur unzureichend zur Verfügung stehen, um sein Handeln und Verhalten „umweltfreundlicher“ gestalten zu können.

Steuerpolitisch gesehen provoziert die CO₂-Besteuerung des Konsumenten neue Ungleichgewichte. Einerseits zwischen der Besteuerung obengenannter Kapital-

gesellschaften und dem einzelnen Bürger, und andererseits zwischen den einzelnen Einkommensschichten.

Die von der Regierung vorgeschlagene CO₂-Steuer hat die Qualität einer indirekten Steuer. Und indirekte Steuern sind regressiv, weil sie die Haushalte mit hohem Einkommen im Vergleich zu den anderen Einkommensschichten begünstigen. Zitieren wir den STATEC: „Der zur Verfügung stehende Einkommensteil, den die Haushalte dem Kauf von Kraftstoff widmen ist 2,3 Mal höher für die 20% der weniger bemittelten Haushalte als für die 20% der mehr bemittelten Haushalte“¹. Weil dieser regressive Impact gleitend ist, ist die mittlere Einkommensschicht, wenngleich etwas schwächer, ebenfalls betroffen.

Im Gesetzesvorschlag „Klima“ der Regierung ist in diesem Zusammenhang folgendes zu lesen: „Jede politische Klimaschutzmaßnahme wird bezüglich des Impakts auf soziale Gerechtigkeit bewertet, und gegebenenfalls durch einen Mechanismus zur finanziellen Umverteilung ergänzt, der aufgrund der sozialen Lage der betroffenen Personen berechnet

wird.“¹ Ebenfalls soll das Prinzip der „Klimagerechtigkeit“ zur Geltung kommen, das vorgibt, dass die Klimapolitik die wegen der Klimaerwärmung bereits bestehenden oder neuen Ungleichheiten zu verringern oder zu begrenzen hat.

Werden diese Prinzipien von der Regierung im Rahmen der angekündigten CO₂-Steuer umgesetzt?

Die Regierung hat sich im Koalitionsabkommen dazu verpflichtet, den Indexmechanismus nicht zu verletzen. Doch die Berücksichtigung der CO₂-Steuer im Index-Warenkorb wird nicht ausreichen. Die Ankündigung der Regierung, einen Teil der Einnahmen den „unteren Einkommen“ als soziale Kompensation zukommen zu lassen ist diffus. Der OGBL fordert sowohl für die unteren als für die mittleren Einkommensschichten das Einsetzen eines Verteilungsmechanismus zum Ausgleich des oben beschriebenen regressiven Effekts. Für den Transportbereich schlägt der OGBL die Einführung eines Steuerkredits vor (siehe nächste Seite).

Und wie steht es mit der sozialen Kompensation für jenen Teil der CO₂-Steuer, der das Heizöl und das Erdgas verteuern wird?

Durch die Kostenexplosion im Wohnbereich nehmen die Kaufkraftverluste der unteren und mittleren Einkommensschichten ständig zu. Im Besonderen sind es darüber hinaus in erster Linie die unteren Einkommensschichten, die keine „freie Wahl“ für eine umweltschonendere Beheizung und Isolierung ihrer Wohnung haben. Sie haben als Mieter überhaupt keine Entscheidungsgewalt über die Investitionen, oder haben im Fall des Eigentums ihrer Wohnung zumeist nicht die ausreichenden Mittel um umweltschonende und energieeffiziente Investitionen einzuleiten. Bis heute hat die Regierung keine zufriedenstellende Antwort auf diese Problemsituation, die sich mit der Einführung einer CO₂-Steuer noch verschärfen wird.

¹ Von uns übersetzte französische Originalzitate.





Für einen Steuerkredit „Mobilität“

Nachdem bereits 2019 die Regierung die Akzisen auf Diesel und Benzin anhub, steht für Mai 2020 die nächste Erhöhung an. Darüber hinaus hat die Regierung die Einführung einer CO₂-Steuer ab 2021 (20€ pro Tonne Kraftstoff) angekündigt, die 2022 und 2023 um jeweils 5 € pro Tonne weiter erhöht werden soll.

Diese CO₂-Steuer soll 2021 Steuereinnahmen von schätzungsweise rund 150 Millionen € erbringen, die, so die Ansage der Regierung, in einem „ausgewogenen Maß“ für Klimaschutzmaßnahmen und für „gezielte soziale Entlastungen über fiskalische (z.B. Steuerkredit) und soziale Maßnahmen im Sinne der sozialen Gerechtigkeit für Haushalte mit geringem Einkommen verwendet werden sollen.“¹

Neben seiner allgemeinen kritischen Haltung zur CO₂-Steuer und hinsichtlich ihres Wirkungsgrads bedauert der OGBL, dass die zeit- und termingenauen Angaben zur Einführung der CO₂-Steuer mit nur vagen Aussagen über das Konzept sozialer Maßnahmen versehen sind.

Der OGBL wird der CO₂-Steuer so lange nicht zustimmen können bis konkrete und befriedigende Vorschläge der Regierung für soziale Entlastungen vorliegen.

Das Grundproblem ist der regressive Charakter der indirekten Steuern, die hohen Einkommen zuungunsten der mittleren, und, mehr noch, der unteren Einkommen bevorteilen. Sozial gerecht kann nur eine fiskalische Maßnahme sein, die diesen regressiven Charakter ausbügelt und aufhebt.

Als Antwort auf die Erhöhung der Akzisen und auf die angekündigte CO₂-Steuer fordert deshalb der OGBL die Schaffung eines Steuerkredits „Mobilität“, der an die Stelle des aktuell bestehenden Steuerabschlags für Fahrtkosten tritt.

Referenzwert für die Höhe des neuen Steuerkredits soll der aktuelle Nettowert des Steuernachlasses für Fahrtkosten sein, der für ein Bruttojahreseinkommen Steuerklasse 1 erfolgt, das zu 39% besteuert wird.

Bei den gegenwärtig maximal in Rechnung gestellten 30 Kilometer Fahrdistanz

zwischen Wohn- und Arbeitssitz würde dies einem Steuerkredit von 1014 € jährlich entsprechen.

Bei einer Fahrdistanz von 15 Kilometern wären es jährlich 425 €.

Weil der Steuerabschlag für Fahrtkosten seit dem Jahr 1991 nicht mehr an die Preisentwicklung angepasst wurde, fordert der OGBL zusätzlich deren Berücksichtigung für den Steuerkredit „Mobilität“. Ebenfalls soll die maximale in Rechnung gestellte Fahrdistanz nach oben angehoben werden.

Dieses Modell überwindet gleitend die aktuelle sozial ungerechte Regression des gültigen Steuerabschlags für Fahrtkosten bzw. der angekündigten indirekten Steuer CO₂.

¹ „Generatioun Klima“, angekündigter Nationaler Energie- und Klimaplan, Dezember 2019

Die Ankündigung der CO₂-Steuer hat vergangene Geister geweckt

Die Geister ruhten lange Zeit. Seit jenem Tag als Jean-Claude Juncker in seiner letzten ruhmlosen Tripartite den Index zu Lasten der Kaufkraft noch einmal manipulieren wollte. Durch das Entfernen der Erdölprodukte aus dem Warenkorb. Er scheiterte am Widerstand der Gewerkschaften.

Der Direktor der Industriellenföderation (FEDIL) hat jetzt dieser Stille im Leitartikel seines Hausblatts ein Ende gesetzt. Auch er will den Warenkorb leichter machen: nur noch, wie er es nennt, „nachhaltige Produkte“ sollen Eingang in den Warenkorb finden.

Die Beibehaltung eines Indexsystems, das weiterhin die Preisentwicklung fossiler Energien und die anderer umweltschädlicher Waren und Dienstleistungen berücksichtigen würde, sei nicht mehr vereinbar mit den Klimaansprüchen der Regierung. Sollte unter anderem eine CO₂-Steuer in die Indexberechnung miteinfließen, so würde dies eine Kaufkraft erhalten, die ein „unerwünschtes Konsumverhalten rechtfertigen und belohnen“ würde.

Dass eine Patronatsorganisation einen neuen Versuch startet, den Index im Interesse der Betriebsaktionäre auf Kosten der Verbraucher zu verbilligen, überrascht nicht. Bis heute lehnt die UEL das von der Regierung im Jahr 2014 beschlossene normale Funktionieren des Indexsystems ab.

Was aber besonders aufstößt ist der Umstand, dass sich die Industrie dabei als Missionar für eine klimafreundliche Gesellschaft präsentiert. Urplötzlich wird vom Patronat die von ihm stets beschworene unantastbare Freiheit des einzelnen Marktteilnehmers in einer liberalisierten Marktwirtschaft in Frage gestellt. Über den

Weg der Indexmanipulation soll der Konsument zum „nachhaltigen Verbraucher“ erzogen werden!

Hätte man es wirklich beim Patronat mit einem Paradigmenwechsel in Umweltfragen zu tun, dann hätte der Direktor der FEDIL davon ablassen müssen, die Anwendung des Verursacherprinzips bei den Konsumenten anzusetzen.

Dann hätte er den Aufruf an das Industriekapital gemacht, keine umweltschädlichen Produkte mehr auf den Markt zu bringen. Dann hätte er sich dafür stark gemacht, dass ihre Lobbyisten in Brüssel und anderswo sich für eine umweltgerechtere Reform des Emissionshandels einsetzen sollen. Er hätte die Großkonzerne fossiler Energieproduktion kritisiert, die nicht müde werden zwecks Erhalt ihrer Profitquelle den Klimaschutz zu blockieren. Und er hätte eine Erhöhung der Betriebsbesteuerung für überall dort vorgeschlagen, wo umweltgerechtere Produktionen möglich sind und nicht unternommen werden. Stattdessen soll es wie gehabt in eine andere Richtung gehen. Umverteilung von unten nach oben durch die Verbilligung der Lohnkosten und der Renteneinkommen.

Der OGBL lehnt den Vorstoß des Direktors der FEDIL entschieden ab.

Es muss noch einmal klargestellt werden, dass der Index nichts anderes als ein Kompensationsmechanismus für den Erhalt der realen Kaufkraft ist. Zeitverzögerter passt der Index die Kaufkraft an die widerfahrene Preisentwicklung an und gleicht zeitverzögert den entstandenen realen Kaufkraftverlust aus. Nicht mehr und nicht weniger.

Aus diesem Grund ist der Index weder eine sozialpolitische Maßnahme, noch eine

Maßnahme zur Umverteilung des von der Wirtschaft geschaffenen Reichtums, noch ein umweltpolitisches Instrument zum Zweck der „Umerziehung“ der Verbraucher zu mehr Nachhaltigkeit.

Auf den Konsum von Erdölprodukten kann die Mehrheit der Haushalte bis auf weiteres nicht verzichten.

Eine Manipulation des Index bei den Erdölprodukten würde eine der wichtigsten Waren aus dem Warenkorb entfernen und die Absicherung der Kaufkraft gefährden. Sie würde darüber hinaus in erster Linie die Haushalte mit niedrigem Einkommen finanziell treffen, da für sie der Konsumanteil dieser Produkte im Verhältnis zu ihrem Gesamteinkommen deutlich stärker ins Gewicht fällt als dies für andere Einkommensschichten der Fall ist.

Die Forderung für die Desindexierung anderer nicht nachhaltiger, sprich umweltschädlicher Waren und Dienstleistungen wird noch absurder, wenn man sich andere Beispiele vor Augen hält. Sind aufgrund der hohen Methangasemissionen auch die Fleischwaren aus dem Warenkorb zu entfernen? Sollen ebenfalls die Reisedienstleistungen entfernt werden? Und wie steht es mit der digitalen Kommunikation? Ein E-Mail mit Anhang verbraucht so viel Energie wie der Stundenwert einer Energiesparlampe. 10 Milliarden E-Mails pro Stunde weltweit verbrauchen eine Energie, die der Energieproduktion pro Stunde von 15 Atomkraftwerken entspricht.

Die Regierung hat sich in ihrem Koalitionsabkommen dazu verpflichtet, den Index nicht zu manipulieren. Ebenso wie die Akzisen gehört die angekündigte CO₂-Steuer integral in den Warenkorb.

Klimaschutz und Transport

Was Sinn und was weniger Sinn macht

Laut dem angekündigten nationalen Energie- und Klimaplan (NEK) soll das Objektiv einer Reduzierung der Emissionen von 55% bis 2030 zu fast 70% über die Verringerung der Emissionen im Transportbereich erreicht werden!

Dieser im internationalen Vergleich sehr hohe Anteil des Transportbereichs bei den Emissionswerten der aktuellen Klimabilanz Luxemburgs ist auf den Umstand zurückzuführen, dass fast 70% der Emissionen des Transportbereichs auf im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge, in erster Linie auf Lastkraftwagen zurückzuführen sind. Der Lastkraftwagenanteil insgesamt liegt bei 60%.

Weil laut dem Pariser Klimaschutzabkommen und den EU-Rahmengesetzgebungen die CO₂-Emissionen für die Verbrennungsmotoren dort verbucht werden müssen, wo Benzin und Diesel verkauft werden, ist es leicht verständlich, dass die Regierungspolitik die Verringerung des Transittankens als Hebel für eine drastische Verbesserung der luxemburgischen Klimabilanz ausnutzen will. Mit anderen Worten: die Landesgrenze spielt für die luxemburgische Klimabilanz eine herausragende Rolle.

Dies soll keine Kritik des OGBL an dieser politischen Option der Regierung sein, die im Fall ihrer Umsetzung zum entsprechenden Verlust an staatlichen Steuereinnahmen führen, allerdings auch positive Auswirkungen auf die Verkehrslage auf unseren Straßen haben kann.

Für den Klimaschutz bedeutet sie aber, dass die im nationalen Energie- und Klimaplan Luxemburgs angestrebte Reduktion der Treibhausgasemissionen im Trans-

portbereich keineswegs mit einer realen Reduzierung der Emissionen gleichgesetzt werden darf. Anders ausgedrückt: Für den Kampf gegen die Klimaerwärmung bringt es nicht allzu viel. Für das Aufpolieren der luxemburgischen Klimabilanz schon.

Die gleichzeitige Förderung der sogenannten Elektromobilität führt darüber hinaus zum umgekehrten Resultat bei der Verbuchung. Die CO₂-Emissionen werden dort angerechnet wo der Strom produziert wird. Ein Segen für Luxemburg! Weil auch in Zukunft ein sehr hoher Anteil des elektrischen Stroms aus dem Ausland importiert werden muss, werden die Emissionen der Elektromobilität in erster Linie dem Ausland angerechnet werden.

Diese Umbuchungen von Emissionen mittels ihres „Transits“ über die Landesgrenzen wirft in Bezug auf die Erhöhungen der Akzisen für Benzin und Diesel als auch auf die angekündigte Einführung einer CO₂-Steuer einige Fragen auf.

Warum die einheimische Bevölkerung und die Grenzgänger einer sozial ungerechten neuen indirekten Steuerlast aussetzen, wenn es in erster Linie darum geht, das Transittanken von Lastkraftwagen zu verringern? Eine spezifische CO₂-Steuer für das Dieseltanken von Transit-LKWs ist die sinnvollere Lösung und angesichts der getrennten Zapfsäulen durchaus technisch umsetzbar.

Was die Elektromobilität anbelangt, ist ebenfalls eine kritischere Herangehensweise notwendig. Ein Elektro-PKW ist weder klimaneutral noch ressourcenschonend. Der Elektromotor hat zweifellos, sofern er nicht mit Strom aus Kohlenkraftwerken angetrieben wird, eine signifikant bessere Emissionsbilanz an CO₂ aufzuweisen im Vergleich mit den Verbrennungsmotoren.

Doch der Lebenszyklus eines PKW fängt bei seiner Herstellung an und nicht erst ab seiner Inbetriebnahme. So wies die französische Umwelt- und Energieagentur ADEME im April 2016 nach, dass in Bezug auf den gesamten Lebenszyklus der Energieverbrauch eines elektrisch angetriebenen Wagens global gesehen sehr nahe bei dem eines Diesel angetriebenen liegt. Andere Studien gehen von 75% Karbonemissionen im Vergleich zu den Verbrennungsmotoren aus. Darüber hinaus darf die sehr ernste Problematik u.a. im Zusammenhang mit der natürlichen Ressourcenausbeutung und dem Raffinieren der seltenen Metalle und Erden, die zur Herstellung der Batterien und für viele anderen Produktionen der „Green Tech“ und der „Digital Tech“ nicht ignoriert und verniedlicht werden dürfen.

Der OGBL widersetzt sich nicht grundsätzlich der Förderung der Elektromobilität.

Er fordert aber eine kritische Einschätzung und politische Aktionen, die vor allem alle Elemente der Herstellung und des Gebrauchs der Elektromobilität umfassen und deren globale Konsequenzen, Vor- und Nachteile, im Kampf gegen die Klimaerwärmung, gegen die natürliche Ressourcenausbeutung und Umweltzerstörung, gegen die mit ihrer Herstellung verbundenen Ausbeutung der menschlichen Arbeit in vielen Teilen der Welt, miteinschließen.

Und der OGBL wiederholt in Bezug auf die Transportpolitik mit Nachdruck auf die absolut prioritäre Notwendigkeit der Förderung der staatlichen Investitionen in die Kapazität und in die Qualität des öffentlichen Transports.

Den öffentlichen Transport attraktiver machen

Wie im Regierungsprogramm 2018-2023 vorgesehen, soll ab dem 1. März 2020 der öffentliche Transport auf dem gesamten Luxemburger Territorium, per Bus, Bahn und Tram kostenlos sein.

Der OGBL hat dieses Vorhaben der Regierung als ökologische und soziale Maßnahme begrüßt. In der Tat geht im Rahmen der notwendigen ökologischen Transition kein Weg an einer Aufwertung des öffentlichen Transports vorbei. Dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kostenlos werden soll, ist ein starkes Signal für den öffentlichen Transport und ein Gewinn an Kaufkraft für die Arbeitnehmer und Rentner, die den ÖPNV benutzen. Auch angesichts der tagtäglich zunehmenden Überlastung unseres Straßennetzes und der Zahl an Staus gibt es keine Alternative zu einer Aufwertung des öffentlichen Transports.

Der gratis öffentliche Transport wird allerdings sein klima- und mobilitätspolitisches Ziel der Förderung eines Umsteigens vom individuellen Auto auf Bus, Bahn oder Tram verfehlen ohne andere Maßnahmen. Die Frage des Preises allein wird nicht mehr Arbeitnehmer dazu bewegen, per ÖPNV zur Arbeit zu fahren, wenn die Fahrdauer viel länger, sie mehrmals umsteigen müssen, Züge oder Busse überfüllt sind, oder sie jeden Tag mit Verspätungen rechnen müssen. Insofern überhaupt ihr Arbeitsplatz von ihrem Wohnort und zu den Zeiten wo ihre Schicht beginnt und endet per ÖPNV zu erreichen ist! Für viele Arbeitnehmer ist das leider nach wie vor nicht der Fall und sie haben gar keine andere Wahl als sich per Auto fortzubewegen.

Um den öffentlichen Transport wirklich

attraktiver zu machen, muss also zusätzlich zur Unentgeltlichkeit ein breit angelegtes Investitionsprogramm in Verbesserungen sowohl beim Angebot (Verdichtung des Netzes, der Kadenz, mehr Nachtbusse) als auch bei der Qualität kommen. Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit sind dabei wesentliche Punkte.

Leider deutet einiges momentan in die entgegengesetzte Richtung. Auch wenn es gegenüber den ursprünglichen zur RGTR-Reform einige Verbesserungen gab, bleibt es bei einer Reduzierung der Linien von 234 auf 179 (157 ursprünglich). Zwar sollen sonntags und abends mehr Busse fahren; in kleineren Ortschaften wird es aber weniger direkte Verbindungen geben. Hier wird man häufiger umsteigen müssen. Dies ist nicht unbedingt der Weg, um mehr Leute dazu zu bewegen, den Bus zu nehmen. Es darf nicht sein, dass der ländliche Bereich hier außen vorgelassen wird.

Auch bei der Qualität im Bereich der Eisenbahnen liegt einiges im Argen. Häufige Verspätungen, Zugannulierungen, Schienenersatzverkehr, überfüllte Züge zu den Hauptstoßzeiten, machen die Bahnfahrt immer weniger zu einem Vergnügen, zu einer Möglichkeit von Entspannung oder Lesen, sondern sind häufig eher ein Stressfaktor für den Bahnbenutzer. Hier sind längerfristige Investitionen in die Qualität des Angebots notwendig. Und es darf keinesfalls zu einem Personalabbau kommen, sondern es muss genügend Personal zur Stelle sein, um die Kunden kompetent zu informieren und zu beraten.

Ein weiterer Schritt in die falsche Richtung ist ebenfalls, dass immer mehr Bahnhöfe zu reinen Geisterbahnhöfen verkommen. Solche Geisterbahnhöfe ohne Schalterbeamte sind kaum eine Visitenkarte für einen attraktiven öffentlichen Transport.

Sie laden nicht zum Verweilen ein und tendieren eher dazu, ein Unsicherheitsgefühl zu nähren. Die Bahnhöfe verlieren so ihre Funktion als Begegnungs- und Aufenthaltsstätte. Die Schließung von Fahrkartenschaltern aber auch die Reduzierung der Erhältlichkeit von Fahrkarten über die nationalen Grenzen hinaus auf lediglich zwei Bahnhöfe (Luxemburg und Belval-Universität) sind ein klarer Serviceabbau und tragen ebenfalls nicht zur Attraktivität bei. Dies war ein Schritt in die falsche Richtung, er sollte rückgängig gemacht werden.

Nicht zu vergessen ist ebenfalls das Angebot für die Grenzgänger. Hier gilt es, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Transportbereich weiter zu verbessern und auszubauen. Es darf zu keinen Verschlechterungen auf Ebene der Zugstrecke Luxemburg-Gouvy kommen, im Gegenteil bedarf es besserer Verbindungen nach Vielsalm und Trois-Ponts. Auch fehlt es bis heute an einer direkten Zugverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken, und die Züge nach Frankreich sind überlastet. Schließlich sollten auch die Grenzgänger von der Maßnahme des gratis öffentlichen Transports profitieren können, indem die Unentgeltlichkeit bis zu den ersten Bahnhöfen hinter der Grenze ausgedehnt wird.

Um den öffentlichen Transport wirklich attraktiver zu machen, muss also zusätzlich zur Unentgeltlichkeit ein breit angelegtes Investitionsprogramm in Verbesserungen sowohl beim Angebot als auch bei der Qualität kommen.

Wer Klimaschutz im Wohnbereich will, muss offensiv den „Notstand Wohnen“ bekämpfen!

Rund 12% des aktuellen CO₂-Emissionsausstoßes ist auf Wohnungen und Zweckgebäude zurückzuführen. Der nationale Energie- und Klimaplan sieht für den Wohnbereich eine Reduzierung der CO₂-Emissionen bis 2030 von 65% gegenüber 2005 vor.

Der OGBL unterstützt diese Zielvorgabe. Er fordert aber zugleich, dass die Diskussion über Klimaschutzmaßnahmen auf das Engste mit jener über den Wohnungsnotstand in Luxemburg vernetzt wird. Nirgendwo ist das Risiko neuer sozialer Ungleichheiten und Frakturen höher als im Bereich des Wohnens. Es geht um das Grundrecht Wohnen für jeden. Es geht um erschwingliches Wohnen für jeden. Und es geht darum, dass Klimaschutzmaßnahmen für jeden zu einem Plus an Wohnqualität führen.

Leider fehlt bis zum heutigen Tag eine offensive Politik, die dem Ausmaß der Problematik im Wohnbereich gerecht wird. Bis heute wird weder die Preisexplosion wirksam bekämpft, noch der soziale Wohnungsbau ausreichend gefördert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die OGBL-Forderungen, die wir im Aktuell-Dossier 3-2019 vorgestellt hatten.

Wir kritisieren deshalb die oberflächige Behandlung der Wohnproblematik im von der Regierung angekündigten Energie- und Klimaplan. Diese resümiert sich auf die grobe Feststellung, dass „benachteiligte Bevölkerungsschichten oft nur schlecht unterhaltene Mietwohnungen mit niedrigen energetischen Standards in Altbauten zur Verfügung stehen“.

Die Antworten sind ebenfalls oberflächlich: „Die Regierung fördert daher gezielt die Schaffung von erschwinglichem Wohnraum“. Anderes Beispiel: „Die Energieeffizienz-Maßnahmen im Bereich des Wohnungswesens werden so ausgestaltet, dass sich gleichzeitig die nationale Energiebilanz und die Lebenssituation benachteiligter Bevölkerungsschichten verbessern.“ Und wenn es um die „ambitionierte“ Renovierungsstrategie geht, so „sollen im Jahr 2020 mit allen relevanten Akteuren [wer ist damit gemeint?] innovative Programme ausgearbeitet werden, die Anreize zur Renovierung der Wohnsubstanz schaffen und zugleich sozial benachteiligten Bürgern Wohnraum zur Verfügung stellen.“

Für jede der anvisierten Zielmaßnahmen wie der A+ Standard für Wohngebäude, wie die „ambitionierte“ Renovierungsstrategie, wie das Extraprogramm für den Ersatz fossiler Heizungen durch erneuerbare Energien oder wie den Anschluss an Wärmenetze, fordert der OGBL, dass die soziale Frage und die Vermeidung sozialer Ungleichheiten lenkend auf die politischen Entscheidungen einwirken.

Eine CO₂-Steuer für Heizöl oder Erdgas ist die völlig falsche Richtung und sie wird vom OGBL abgelehnt. Bereits jetzt werden 37% der Haushalte wegen sehr hoher Wohnkosten schwer belastet. Tendenz steigend. Wie kann eine Regierung auf eine solche Idee kommen, wenn sie gleichzeitig feststellt, dass für viele „nur schlecht unterhaltene Mietwohnungen mit niedrigen energetischen Standards in Altbauten zur Verfügung stehen“. Ein sehr gutes Beispiel für mögliche Irrwege bei der Einführung des sogenannten Verursacherprinzips (pollueur-payeur).

Und dass die Regierung im Rahmen ihres Nationalen Energie- und Klimaplan in Bezug auf die soziale Problematik im Wohnbereich die Existenz des Mietzuschusses, des REVIS, der Teuerungszulage und die Sozialhilfe besonders hervorstreicht, verheißt nichts Gutes.

In seinem Forderungskatalog zum „Notstand Wohnen“ hat der OGBL die Verstärkung der staatlichen Beihilfen für mehr Energieeffizienz vorgeschlagen.

Zur Unterstützung des ökologischen Wandels hin zu einer kohlenstoffarmen



Wirtschaft sollten die angebotenen Zuschüsse erhöht werden, die es auch Eigentümern mit niedrigem oder mittlerem Einkommen gestatten, eine energetische Gebäudesanierung durchzuführen. Warum soll es eigentlich unmöglich sein, dass bei Niedrigsteinkommen bestimmte Sanierungsmaßnahmen nicht zu 100% subventioniert werden?

Da ausgeschlossen werden muss, dass diese Zuschüsse zu einer Subvention der wohlhabendsten Bevölkerungsschichten werden, die über die finanziellen Mittel für

solche Maßnahmen verfügen, sollten sie entsprechend dem Einkommen degressiv gestaffelt werden (d. h. der Betrag sinkt in dem Maße, wie das Einkommen steigt).

Zum Ausgleich des Effekts von Mietsteigerungen nach einer energetischen Sanierung durch den Vermieter auf den Mieter fordert der OGBL außerdem die Einführung eines Klimawohngebots. Auch muss sichergestellt werden, dass bei einer Sanierung die Vermieter den staatlich subventionierten Anteil nicht auf die Miete anrechnen. Um ferner zu vermeiden,

dass die Privathaushalte Sanierungsmaßnahmen komplett vorfinanzieren müssen, wodurch die Durchführung solcher Maßnahmen wieder den oberen Bevölkerungsschichten vorbehalten bleiben könnte, verlangt der OGBL die direkte Übernahme der Rechnungen bis zur Höhe der bewilligten Zuschüsse. Die Gleichung Klimaschutzmaßnahmen im Wohnbereich = mehr Wohnqualität für jeden muss zum Richtwert werden. Das wäre im Sinne des Prinzips der Klimagerechtigkeit, wie es die Regierung im Gesetzesvorschlag „Klima“ eingeschrieben hat.



**Benachteiligten
Bevölkerungsschichten
stehen oft nur schlecht
unterhaltene Mietwohnungen
mit niedrigen energetischen
Standards in Altbauten
zur Verfügung.**

Investitionen um gemeinsam eine karbonarme Zukunft aufzubauen

Vor dem Hintergrund der notwendigen ökologischen Wende erfordern die Anstrengungen zum Erreichen der Klimaziele eine umfassende Investitionspolitik auf einem sehr hohen Niveau.

Wir möchten daran erinnern, dass die OECD im Jahr 2017 (Bericht „Investing in Climate, investing in growth“) schätzte, dass 6,9 Billionen Dollar pro Jahr allein in die Infrastruktur investiert werden müssten, um die im Pariser Abkommen festgelegten Ziele zu erreichen. Zum Vergleich: Die EU sieht im Rahmen ihres „Green New Deal“ Investitionen in Höhe von einer Billion Euro (1,11 Billionen Dollar) für einen Zeitraum von zehn Jahren vor. Wenngleich dieser Betrag auf den ersten Blick sehr hoch erscheint, so reicht er bei Weitem nicht aus.

Ohne zusätzliche Anstrengungen kann das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 nicht erreicht werden. Die Klimakonferenz von Madrid (COP25) führte bedauerlicherweise zu keiner Vereinbarung, die Fortschritte in dieser Richtung ermöglichen würde. Sie muss daher als totaler Misserfolg bewertet werden. Angesichts eines fehlenden gemeinsamen Willens auf weltweiter Ebene muss die EU mit gutem Beispiel vorangehen. Dafür wären allerdings eine Änderung der restriktiven Haushaltsregelungen und ein definitives Ende der Sparpolitik erforderlich.

Zudem können Staaten aktuell angesichts der extrem niedrigen oder sogar negativen Zinssätze der Zentralbanken Kredite zu sehr vorteilhaften Konditionen aufnehmen. Man muss diese Situation zunutze machen, solange sie anhält.

Allerdings reicht das nicht aus. Gleichermaßen müssen auf weltweiter Ebene zusätzliche Einnahmen generiert werden. Eine Erhöhung der Verbrauchssteuern auf Dieselmotoren oder eine CO₂-Steuer alleine reichen nicht aus, um die notwendigen Mittel zu schaffen. Mit der Klimafrage stellt sich nicht zuletzt auch die Frage nach einer gerechteren Besteuerung, der extremen weltweiten Konzentration von Reichtum (jedes Jahr bestätigt durch die Berichte der Nichtregierungsorganisation Oxfam. Demnach besaßen im Jahr 2018 26 Personen so viel wie die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung, also 3,8 Milliarden Personen), der Abwärtsspirale bei der Unternehmensbesteuerung ... mit anderen Worten der sozialen Gerechtigkeit auf weltweiter Ebene.

Was Luxemburg angeht, so ist die Fortsetzung einer umfassenden Investitionspolitik notwendig. Dies beinhaltet insbesondere erhebliche Investitionen in eine nachhaltige Energieinfrastruktur durch die deutliche Steigerung des Anteils der erneuerbaren Energien. Diese würden es dem Großherzogtum außerdem ermöglichen, seine Abhängigkeit vom Ausland sowie von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Eine solche Politik muss gleichermaßen die Versorgungssicherheit garantieren.

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln müssen das gesamte Netz (Zug - Bus - Straßenbahn) ausgebaut und gleichzeitig die sanfte Mobilität und das Carsharing gefördert werden. Ebenfalls müssen die Zusammenarbeit innerhalb der Großregion weiterentwickelt und gemeinsame Projekte gestartet werden.

Die öffentlichen Investitionen müssen ebenfalls ein Programm zur Förderung der energetischen Gebäudesanierung umfassen.

Im Allgemeinen müssen die Investitionen in die Grundlagenforschung, aber auch in die angewandte Forschung im Bereich der Anpassung an den Klimawandel erhöht werden. Gleichermaßen müssen die R&D-Strategien in den Unternehmen unterstützt werden, um Produktionsprozesse an die Klimaanforderungen anzupassen, fortschrittliche Technologien für den Kohleausstieg von besonders energieintensiven Industrien entwickelt werden und die Schaffung von „grünen“ Arbeitsplätzen sowie Potenziale, die sich aus einer verbesserten Zirkularität der Wirtschaft ergeben können, gefördert werden.

Im Rahmen eines nationalen Plans für den gerechten Wandel, der in Abstimmung zwischen Staat und Sozialpartnern zu entwickeln ist, müssen zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen für die Anpassung, Weiterbildung und Umschulung von Arbeitnehmern, deren Arbeitsplätze durch die im Zuge der ökologischen und energetischen Wende zu ergreifenden Maßnahmen bedroht sind.

Neben den Investitionen des Zentralstaats haben auch öffentliche Einrichtungen wie die SNCI, aber auch der Kompensationsfonds der Rentenversicherung ihre Aufgaben bei der Umsetzung einer solchen gezielten Investitionspolitik zu erfüllen. Der OGBL fordert insbesondere hinsichtlich der Investitionspolitik des Kompensationsfonds eine Neuorientierung, die die Übereinstimmung mit den Klimazielen der Regierung bewahrt und nicht bloß einen Abzug der Investitionen aus der Atomkraft, sondern auch aus fossilen Brennstoffen (Kohle, Öl...) vorsieht.

Der Klimawandel in Zahlen

40,8°

Am 27. Juli 2019 wurde mit 40,8°C in Steinsel die **höchste je gemessene Temperatur in Luxemburg** erreicht.

1,2°C

In den letzten 150 Jahren ist die **Durchschnittstemperatur** der Erde 1,2°C um gestiegen. Also nicht mehr weit von der Schwelle von 1,5°C.

415 ppm

Im Mai 2019 überschritt die **Konzentration von CO₂ in der Atmosphäre** erstmals die Schwelle von 415 parts per million – der höchste je gemessene Wert.

0,075°

2019 lag die **durchschnittliche Temperatur der Ozeane** um 0,075°C höher als der Durchschnitt der Jahre 1980 bis 2010.

3,9 Millionen km²

Im Sommer 2019 hatte die **arktische Eisfläche** eine Ausdehnung von lediglich 3,9 Millionen km². Das ist nach 2012 die zweitniedrigste beobachtete Fläche. Noch im Sommer 1980 hatte die arktische Eisfläche mehr als den **doppelten Umfang** (7,9 Millionen km²).

2019

war das **zweitwärmste Jahr** seit Beginn der Aufzeichnungen. Wärmstes Jahr bisher war 2016.

85 Milliarden

2018 haben Versicherungen etwa 85 Milliarden an Entschädigungen für durch extreme Wetterereignisse entstandene Schäden ausgezahlt. Das ist 20mal mehr als noch vor 20 Jahren.

19/20

19 der wärmsten 20 Jahre lagen in den letzten zwei Jahrzehnten.

30°+

Allein 2015 wurden in Luxemburg an 18 Tagen Temperaturen über 30°C gemessen. Der Durchschnitt solcher **Hitzetage** lag zwischen 1980 und 2010 bei 4 im Jahr.

1,6°

Die **Jahresdurchschnittstemperatur in Luxemburg** lag in den letzten fünf Jahren um 1,6°C höher als der Durchschnitt zwischen 1961 und 1990.

0,85mm

Zwischen 1993 und 2017 ist der **Meeresspiegel** im globalen Mittel um 0,85 mm gestiegen.

Den OGBL steet fir Wäerter.

Wäerter wéi sozial Gerechtegkeet, d'Rechter vun de schaffende Leit, Gesondheet a Sécherheet a gutt Léin fir jiddereen, e gutt Liewen, Gerechtegkeet.

An all dës Wäerter sinn a Gefor wa mir d'Klimakris net stoppen!

An duerfir hält den OGBL sech de Klimaschutz och zum Optrag. Mir sti fir Klimagerechtegkeet a fir eng gerecht Transitioun.

Mir wëssen, datt d'Mënschheet méi verbraucht wéi nowiisst. D'Ressourcë sinn eben net onendlech, mee endlech.

Duerfir musse mir an eng karbonfräi Gesellschaft kommen, op eng Aart a Weis déi sozial a gerecht ass, fir déi schaffend Leit an hir Famillen, onofhängeg a wéi engem Land si gebuer sinn, an onofhängeg vun hirer sozialer Schicht.

De Klimaschutz däerf net méi vu groussen Deeler vun der Bevëlkerung als Luxussaach gesi ginn, déi um Enn vum Mount dozou féiert, datt nach manner Geld an der Täsch ass.

Et dierf net sou sinn, datt virun allem déi Niddreg- a Mëttelakommen ënnert de Präiserhéijunge leiden. Klimagerechtegkeet ass och eng Fro vu sozialer Gerechtegkeet!