

MDR Aktuell – Kempferts Klima-Podcast

Mittwoch, 24. Januar 2024

Thema: Fehlende Investitionen schaden Bahn mehr als Streiks

Marcus-Christian Schödel, Moderator

MDR Aktuell – Das Nachrichtenradio

Prof. Claudia Kempfert, Expertin

Professorin für Energiewirtschaft und Energiepolitik an der Leuphana Universität in Lüneburg sowie Leiterin der Abteilung "Energie, Verkehr, Umwelt" am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin)

Link zur Sendung:

Studie „Neukauf eines Elektro-Pkw oder Weiternutzung des alten Verbrenners?“

<https://www.ifeu.de/publikation/neukauf-eines-elektro-pkw-oder-weiternutzung-des-alten-verbrenners/>

Marcus Schödel

Hallo und willkommen, ich bin Markus Schödel. In diesem Podcast sprechen wir über die Klimakrise und zwar mit der renommierten Klimaökonomin und Professorin Claudia Kempfert. Sie arbeitet am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung und leitet dort die Abteilung „Energie, Verkehr, Umwelt“. Hallo, Frau Kempfert.

Claudia Kempfert

Hallo, Herr Schödel.

Marcus Schödel

Die Lokführer streiken. Sie sind ja Bahnkundin, Frau Kempfert, und viel unterwegs. Nervt Sie der Streik oder gehören Sie mehr zu den Bahnkunden, die das geduldig hinnehmen und da eher gelassen bleiben?

Claudia Kempfert

Naja, grundsätzlich bin ich da eher gelassen. Und ich sehe da eher auch mal einen gewissen Zweck und Sinn darin, wenn gestreikt wird. Da bin ich immer auf Seiten der Streikenden. Aber jetzt muss ich allerdings sagen, meine Geduld wird auch arg strapaziert. Es liegt nicht nur daran, dass in Berlin ja auch die S-Bahnen nicht fahren, sondern auch, weil ich wirklich umfassende Bahnfahrten vor mir hatte, jetzt in dieser Woche und das alles storniert werden musste, umdisponiert, das ist schon schwierig.

Also, da muss ich sagen, da bin ich auch an den Rand ...

Marcus Schödel

Des Wahnsinns?

Claudia Kempfert

Nicht Wahnsinn, aber weniger Gelassenheit, würde ich so sagen. Aber das geht anderen wahrscheinlich auch so, denke ich, in dem Moment, weil da viele betroffen sind.

Marcus Schödel

Viele Pendlerinnen und Pendler können sich da wahrscheinlich in Sie hineinversetzen. Ja, die Lokführer wollen bis Montag, 18 Uhr, ihre Arbeit niederlegen. Viele Pendlerinnen und Pendler sind genervt, wie sie Frau Kempfert und fragen sich, ist die Bahn wirklich noch eine klimafreundliche Alternative? Und was könnte und was sollte die Bundesregierung tun, um solche Streiks zu verhindern? Darüber sprechen wir in dieser Folge. Dann schauen wir uns eine Studie an, die sich mit der Frage beschäftigt, was ist für das Klima besser: Wenn ich mir ein neues E-Auto kaufe und sofort umsteige oder wenn ich meinen alten Verbrenner weiterfahre, solange der noch gut ist? Dann schauen wir auf die Diskussion um das Klimageld. Warum verzögert sich in Deutschland die Einführung? Warum klappt das in Österreich offenbar besser? Und wir beschäftigen uns mit veganer Wurst und veganem Käse. Eine Hörerin fragt sich, ob es sinnvoll ist, sich vegan zu ernähren, wenn diese Produkte oft eine Plastikverpackung haben und damit klimaschädlich sind. Viele spannende Themen. Bevor wir loslegen, noch der Hinweis: diesen Podcast bekommen Sie werbefrei in der App der ARD Audiothek und überall dort, wo es Podcasts gibt.

02:31

Im Güterverkehr soll der Lokführerstreik 144 Stunden dauern. Dort hat der Streik ja begonnen. Im Personenverkehr soll der Streik insgesamt 136 Stunden dauern. Frau Kempfert, ich finde ja, das Angebot der Deutschen Bahn hört sich gar nicht so schlecht an. Ja, das Unternehmen bietet knapp 10 % mehr Lohn, ab 2026 sollen die Lokführer und Zugbegleiter ihre Arbeitszeit um eine Stunde verkürzen dürfen, vorausgesetzt, es gibt keinen Personalmangel. Dann eine Inflationsausgleichsprämie. Trotzdem sind die Fronten zwischen der Bahn und

der Lokführergewerkschaft *GDL* verhärtet. Zumindest stand jetzt, den Podcast haben wir am Mittwochvormittag aufgezeichnet. Und bisher gibt es kein ernsthaftes Signal, dass bald verhandelt wird. Frau Kemfert, der Streik kostet Millionen von Pendlern Nerven und wird auch der deutschen Wirtschaft finanziell massiv Schaden zufügen. Sollte sich die Bundesregierung einmischen, aus allen Lokführern zum Beispiel Beamte machen, damit sie künftig nicht mehr streiken können? Oder was schlagen Sie vor?

Claudia Kemfert

Naja, das wird schwierig werden. Also heute Morgen war ja auch Herr Wissing, habe ich gehört, bei einem Interview im Deutschlandradio. Und er darf sich ja in dem Sinne nicht einmischen, außer dass er eben gute Vorschläge machen kann. Aber das Streikrecht ist ja auch ein hohes Gut. Dass sie da jetzt streiken, das verstehe ich immer, es geht ja auch um gute und gerechte Löhne. Aber Sie haben es ja schon erwähnt, das Angebot der Bahn ist jetzt nicht so schlecht. Und wir dürfen ja auch nicht vergessen, es gibt zwei konkurrierende Gewerkschaften. Das ist einmal die *EVG*, also einmal die *GDL*, die jetzt streikt, aber auch die *EVG* ist eine Lokführergewerkschaft und die hatte ja schon einen Schlichterspruch. Die haben auch kurz gestreikt, haben das sehr verantwortungsbewusst gemacht, aber auch ein ähnliches Angebot dann bekommen, dass sie dann eben auch 410 € mehr pro Monat bekommen, in 25 Monaten. Dann soll es noch mal auf 200 € erhöht werden und auch noch so eine Inflationsausgleichsprämie gezahlt werden. Also, das klingt alles gut. Und offenbar will jetzt die *GDL* irgendwie die *EVG* übertrumpfen. Das kennen wir ja schon, diese konkurrierenden Gewerkschaften, die sich da gegenseitig übertrumpfen wollen. Und jeder will da ein besseres Angebot noch aushandeln. Was mich so ein bisschen stört an der Sache, und das sehe ich mit großer Sorge, dass man jetzt gar nicht in irgendeine Richtung sich bewegt. Also die Bahn hat, Sie haben es ja gesagt, ein Angebot gemacht, dass man dann gar nicht mehr darüber spricht, irgendwie, sondern sofort irgendwie so einen Riesenstreik da auslöst – und jetzt wäre so eine Schlichtung dringend nötig – Man muss sich an einen Tisch setzen und verhandeln. Ich würde dann der Bundesregierung empfehlen, eine

Mediation einzusetzen, einen Mediator zu bestellen, damit man überhaupt mal wieder miteinander spricht, damit man hier auch endlich aus dieser schwierigen Lage rauskommt. Zurecht weisen sie drauf hin, das Ganze kostet der deutschen Volkswirtschaft Millionen, also erste Schätzungen zeigen ja 100 Millionen am Tag, was auch daran liegt, dass viele Güter mit der Bahn ja transportiert werden. Wir wollen ja auch, dass noch mehr Güter mit der Bahn transportiert werden sollen. Und ich sehe hier einen großen Vertrauensverlust. Wir haben ja in Davos schon gesehen, dass die Deutschen da nicht mehr so wirklich an erster Front mitspielen, weil auch immer wieder gesagt wird, wir verstehen einfach nicht, was da in Deutschland jetzt los ist. Jetzt auch noch diese vielen Streiks bei der Bahn, wir brauchen in der Wirtschaft ja großes Vertrauen, gerade in die Bahn, weil das ist jetzt wirklich ein zentraler Bereich. Und wenn man das sieht, ist es etwas schwierig. Zumal es ja immer um gute und gerechte Löhne geht, da bin ich sofort auf Seiten derjenigen, die streiken. Aber wenn man sich das so anschaut, die Deutsche Bahn zahlt ja ganz gut, die Lockführer in Deutschland, auch im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, sind da ganz gut aufgestellt. In Österreich und Holland gibt es, glaube ich, sogar noch etwas weniger, teilweise werden sie deutlich schlechter bezahlt, in der Schweiz deutlich mehr. Aber trotzdem, irgendwann muss man sich einigen, so denke ich immer. Und deswegen würde ich der Bundesregierung da jetzt auch empfehlen, zu appellieren, ausreichend Finanzierung bereitzustellen und eine Mediation zu bestellen.

06:47

Marcus Schödel

Sie haben ja eben schon davon gesprochen, dass das Vertrauen in die Deutsche Bahn verloren geht. Und ein Wissenschaftler sieht das ähnlich wie Sie, nämlich der Mobilitätsforscher Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin. Und er hat folgendes gesagt:

Kurzfristig ist der Großteil der Menschen in der Lage, tatsächlich Ausweich-Möglichkeiten zu finden. Aber weise schon daraufhin, mittel und langfristig ist das ganz schlimm, weil wir gerade sehr viele Menschen haben, die gerade dabei sind, sozusagen zu überlegen, wie klimafreundlich kann ich unterwegs sein? Gibt es

eine Alternative zum Auto? Und da hat die Bahn jetzt mit der Ankündigung eines langen Streiks natürlich ihre Zuverlässigkeit verspielt und ist für viele Menschen jetzt keine Alternative mehr.

Marcus Schödel

Frau Kemfert, es ist ja unbestritten, beim Klimaschutz spielt die Bahn eine große Rolle, wie das Andreas Knie auch gerade erklärt hat. Gefährden die Lokführer mit ihrem Streik die Klimaziele der Bundesregierung? Eigentlich sollen die Fahrgastzahlen ja bis 2030 verdoppelt werden.

Claudia Kemfert

Also ich würde Herrn Knie da voll und ganz zustimmen. Wir brauchen ja wirklich eine verlässliche Bahn. Es gibt da einen erheblichen Vertrauensverlust. Und gerade jetzt aktuell auch mit dem Deutschland-Ticket, die Leute wollen Bahn fahren und sollen ja auch weg vom Auto, hin zur Bahn. Das gehört ja zur Erreichung der Klimaziele dazu. Und das sehe ich schon mit großer Sorge. Ich würde jetzt nicht sagen, die Klimaziele sind absolut in Gefahr, aber wir müssen deutlich mehr machen. Und das betrifft einerseits die Löhne, die sind jetzt ja gar nicht so schlecht, aber es betrifft vor allen Dingen die Bahn insgesamt. Und da wissen wir seit langem, dass die Infrastruktur in einem desolaten Zustand ist. Da brauchen wir erhebliche Milliarden, also da geht es ja um eine Größenordnung bis zu 50 Milliarden Euro, die jetzt ausgegeben werden müssen, um zu sanieren. Die Digitalisierung steht an. Und davon sind jetzt eben, durch diese Haushaltssperre, viele wieder zurückgenommen worden, viele Zusagen, und das ist hoch problematisch. Gerade in der jetzigen Zeit, wo es darum geht, dass die Bahn erst mal saniert werden muss, damit sie überhaupt ein attraktives Angebot bietet, diese ganzen Verspätungen nicht mehr auftreten und jetzt auch diese Netzprobleme, die es da gibt, behoben werden. Es gibt ja einen neuen Netzzustandsbericht, der kam erst vor kurzem raus. Es gab jetzt so einen Festakt, wo Herr Wissing auch mit der Bahn da irgendwie gefeiert hat. Da wurde jetzt diese *InfraGO*, das ist so eine Netzgesellschaft, gegründet. Aber in diesem Netzzustandsbericht, der heimlich irgendwo auf so einer Webseite herunterladbar ist, aber über den keiner reden will, da steht

aber drin, dass sich die deutsche Infrastruktur im Schienennetz in einem desolaten Zustand befindet und wir mehr Investitionen brauchen. Der Sanierungsstau beläuft sich auf 90 Milliarden Euro. Das steht in dem Bericht und das ist hochproblematisch. Da muss investiert werden. Das sollte man jetzt auch mit dieser Schuldenbremse gegensteuern. Am besten wäre noch so ein Infrastrukturfonds für diese Infrastrukturprojekte. Da sind wir wieder bei dem Thema, was wir schon kennen, bei der Transformation. Da haben wir ja auch schon darüber gesprochen, dass man eigentlich mehr Geld braucht. Ein Fonds wäre richtig, kann man im Bundestag wahrscheinlich schwer umsetzen. Aber wenn man sich mal anschaut, wie wenig Deutschland in das Schienennetz investiert, auch im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, ist das hoch problematisch. Und da gilt es erst mal ranzugehen. Und da würde ich sagen, das entscheidet darüber, ob die Klimaziele erreicht werden können oder nicht. Wenn man diesen Sanierungsstau nicht löst, dann wird es schwierig mit den Klimazielen und das ist erst einmal jenseits von guten Löhnen, die auch wichtig sind. Es werden Fachkräfte gebraucht, wir haben da auch Personalnot, aber sehr zentral ist die bessere und mehr Infrastruktur. Und da gilt es eben auch deutlich nachzusteuern. Und dann das eben mit dieser Einigung der *EVG*, das ist nochmal das nächste Thema, um eben das Vertrauen zurückzugewinnen.

Marcus Schödel

Genau diese Bahngesellschaft, die sie eben genannt haben, die gegründet wurde, die *InfraGO*. Die ist ja gegründet wurden, um Bahnhöfe und Gleise zu sanieren. Und bisher gab es dafür zwei getrennte Sparten und jetzt ist das sozusagen alles in einer Hand.

Claudia Kemfert

Genau. Das war ja früher mal so, dass da irgendwie Gewinne erwirtschaftet werden mussten, auch mit der Infrastruktur. Das schafft man jetzt ab, mit dieser Netzgesellschaft, um eher Gemeinwohlinteressen zu gewährleisten, weil es eine Daseinsvorsorge ist, das Schienennetz. Und deswegen hat man jetzt diese *InfraGO* gegründet, nur als kurze Erläuterung.

11:29

Marcus Schödel

Die Bahn als klimafreundliche Alternative fällt erst einmal weg, solange die Lokführer streiken. Aber es gibt ja noch andere Alternativen, die als klimafreundlich gelten. Zum Beispiel das E-Auto. Frau Kemfert, wir sprechen gleich über eine Studie, bei der untersucht wurde, wie klimafreundlich das E-Auto tatsächlich ist. Bevor wir das tun, möchte ich aber erst einmal etwas Grundsätzliches mit Ihnen klären. Man kennt diese Diskussionen über E-Autos aus dem Bekanntenkreis und aus dem Freundeskreis. Und da bekommt man mit, dass viele Menschen doch sehr skeptisch sind. Den einen sind E-Autos zu teuer, die anderen haben Angst, dass die Reichweite nicht so hoch ist. Und dann gibt es noch einen Grund, der mich überrascht hat. Einige warten mit dem Umstieg aus Klimaschutzgründen. Sie wollen ihren Verbrenner weiter fahren, weil sie gelesen haben, dass E-Autos bei der Herstellung für das Klima schädlicher sind als Verbrenner. Frau Kemfert, wenn man nur die Herstellung betrachtet und wirklich nur die Herstellung: Ist ein E-Auto wirklich schädlicher? Und wenn ja, woran liegt das?

Claudia Kemfert

Nein. Diese Studie, die kann ich ja jetzt auch schon gleich erwähnen, da wird es ja untersucht, ob es klimaschädlicher ist, wenn man jetzt ein Altfahrzeug länger fährt oder ob man ein E-Auto kauft. So eine neue *ifeu*-Studie, das Institut für Energie und Umweltforschung in Heidelberg, die sich das angeguckt haben, mit so einer Kurzstudie. Und da ist es eben so, wenn man bereits produzierte Verbrenner weiterfährt, dass es in vielen Fällen nicht nachhaltiger ist, als ein neues energieintensiv produziertes Elektroauto sich anzuschaffen. Was daran liegt, dass gerade Benzin und Dieselfahrzeuge beim Betrieb die meisten Ressourcen verbrauchen und nicht bei der Herstellung. Das ist umgekehrt bei den E-Autos, da entstehen die meisten Emissionen bei der Produktion, gerade weil sie sehr ressourcenintensiv sind, umweltbelastender. Die Produktion der Batterie benötigt viel Energie. Die Akkus brauchen viele Rohstoffe. Also diesen Umweltvorteil, den die E-Autos haben, der spielt sich vor allen Dingen dann aus, wenn sie gefahren werden und vor allen Dingen, wenn sie mit Ökostrom geladen

werden. Das zeigt eben auch diese Studie. Die haben sich da verschiedene Autos auch angeguckt. Man muss das Fahrzeug fahren. Also wenn das E-Auto so 45.000 km gefahren hat, oder eigentlich schon nach 25.000 bis 30.000 km, amortisiert sich das in dem Sinne. Und dann ist es besser als so ein kompakter Wagen, jetzt so ein Golf oder andere. Und diese Ökobilanz hat man sich eben angeschaut. Das heißt, es ist immer besser, man kauft ein neues Elektroauto und fährt das alte nicht weiter. Und was eben daran liegt das, dass die Emissionen dadurch dann eingespart werden.

Marcus Schödel

Eine Ausnahme gibt es allerdings, für sogenannte Garagenauto, also Autos, die im Jahr weniger als 3000 km gefahren werden. Das ist die einzige Ausnahme, wenn ein Verbrenner eventuell fürs Klima günstiger ist, aber das trifft, glaube ich, nur auf 8 % der Autos zu, stand dort.

Claudia Kemfert

Ja, ja, genau, das sind die wenigsten. Ja, was daran liegt, dass es dann nicht gefahren wird. Also wenn es nur rumsteht, dann werden auch keine Emissionen verursacht. Also das ist eben so, dass bei Verbrennerfahrzeugen in erster Linie die Emissionen bei der Nutzung entstehen, weniger bei der Herstellung. Und wenn es dann nur rumsteht, in einer Garage, also ich meine, es ist immer dann ja auch die Frage, warum man dann ...

Marcus Schödel

... überhaupt das Auto hat?

Claudia Kemfert

Genau.

Marcus Schödel

Weil wir gerade bei den Verbrennern sind. Stellvertretend für einen Hörer möchte ich noch eine Frage stellen. Markus D. hat uns eine E-Mail geschrieben. Er will wissen, ob bei diesen Studien der CO₂-Ausstoß von Verbrennern auch angemessen berücksichtigt wird. Damit meint er, dass bei der Ölförderung und bei der Herstellung von Benzin und Diesel auch CO₂ ausgestoßen wird und nicht nur beim Fahren. Und das müsste ja dann in der Bilanz mit auf-tauchen. Frau Kemfert, das ist doch in dieser Studie auch mitberücksichtigt worden, oder?

15:37

Claudia Kemfert

Genau, ja genau. Das ist in dieser Studie auch mitberücksichtigt worden, denn diese Klimabilanz, gerade bei der Weiternutzung dieses alten Verbrennerautos gegenüber dieser Neuanschaffung des Elektroautos, hängt eben nicht nur von diesem Herstellungsaufwand ab oder Verbrauch-, Reparaturaufwand, sondern auch von den Bilanzgrenzen. Da wird reingerechnet diese Ökobilanz aber auch, was eben für die Nutzung an Emissionen entstehen. Und dazu gehören eben auch die ganzen Emissionen, die bei der Herstellung der Treibstoffe entstehen. Und das ist eben genau das, was diese Studie sich dann auch anguckt. Und da ja auch feststellt, dass diese Herstellung von den Treibstoffen, inklusive auch die Herstellung bei der Nutzung des Fahrzeugs, die da mit reingerechnet wird, und das verglichen wird, mit den Herstellungsemissionen von Elektrofahrzeugen. Und genau diese Ergebnisse hier entstanden sind, die wir ja gerade schon gezeigt haben.

Marcus Schödel

Also, man kann es zusammenfassen: das E-Auto ist, wenn es ums Klima geht, fast immer im Vorteil. Trotzdem geht die Rechnung ja nicht ganz auf. Wer sich ein E-Auto kauft, der verschrottet ja nicht automatisch sein altes Auto, sondern er verkauft es weiter. Und dann wird das Verbrennerauto weiter genutzt vom Käufer und der bläst ja dann eben weiter CO₂ in die Luft. Viele Gebrauchtwagen werden auch ins Ausland exportiert, jedes Jahr hunderttausende Fahrzeuge. Frau Kemfert, unterm Strich: Nutzt der Umstieg auf das E-Auto dem Klima doch nichts, wenn der alte Verbrenner nicht stillgelegt wird, oder?

Claudia Kemfert

Also so ganz stimmt das nicht. Das hat sich diese Studie ja auch angeguckt. Das fand ich auch ganz interessant, dass die sich das angeschaut haben. Weil das ist ja auch immer so etwas, was man im Hinterkopf hat, wo man denkt, na ja, was nützt das jetzt, wenn es dann irgendwie woanders weiterfährt? Das haben sie sich angeguckt und eben auch festgestellt, was Sie gerade schon sagten: 2,5 Millionen Pkw werden ins Ausland exportiert, 2,6 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, haben damit eben auch einen großen Anteil. Das sind

diese 81 %, die gehen in EU-Staaten und das ist auch der größte Anteil von Importländern, wo die Deutschen Gebrauchtwagenfahrzeuge hingehen. Polen ist mit Abstand der größte Abnehmer. Die Niederlande sind aufgrund der strategischen Lage auch ein Land, wo es zumindest in der Bilanz reingeht, aber da ist es wohl wahrscheinlich so, dass sie über die Seehäfen von Rotterdam und Amsterdam dann auf den außereuropäischen Markt gehen, diese Fahrzeuge. Und dann ist es so, dass sie in nicht-EU-Staaten weiter exportiert werden. Und da gibt es Schätzungen das das etwa 340.000 gebrauchte Pkw betrifft, die dann außerhalb der EU sind. Der Export allerdings von schrottreifen Altfahrzeugen ist verboten. Da gibt es aber immer noch Schlupflöcher, wo dann trotzdem wieder Gebrauchtwagen exportiert werden, aber dennoch muss sichergestellt sein, dass sie eben nicht schrottreif sind, sondern fahrtüchtig. Das will man eben auch verhindern, dass solche Schrottfahrzeuge ins Ausland gelangen und dann eben auch der nicht-regulierten Demontage unterzogen werden. Das ist ja auch hoch problematisch. Und das hat man auch im Rahmen der EU-Gesetzgebung wirklich festgezurr. Das geht eben nicht. Aber in vielen Ländern verdrängen diese Fahrzeuge alte Fahrzeuge. Nämlich genau da, wo schon eine Marktsättigung ist. Das ist aber nicht überall so. Das heißt, es gibt eben potenziell negative Klimaeffekte, aber nur da, wo es mehr Fahrzeuge aus Deutschland gibt, die dann wirklich auch genutzt werden, wo ein Motorisierungsbedarf ist, und das ist ein sehr, sehr wenigen Ländern überhaupt der Fall. Das heißt, in den meisten Fällen ersetzen diese Fahrzeuge noch ältere Fahrzeuge, die dann wirklich verschrottet werden. Und diese Fahrzeuge verursachen wiederum weniger Emissionen als die davor. Also insofern gibt es dann tatsächlich doch einen etwas positiveren Klimaeffekt. Aber man muss dann deutlich sagen, das hat jetzt nichts mit der Tatsache zu tun, dass wir hier Elektrofahrzeuge kaufen sollten. Und das ist auch nach wie vor sinnvoll. Die Neuanschaffung von Elektro-Pkw selbst ändert nichts erstmal an den Gebrauchtwagenströmen, die sowieso stattfinden. Also insofern ist das so nicht verifizierbar. Es gibt eben nur wenige Länder, wo dann wirklich das hingehet. Und

häufig ersetzen die dann eben auch Altfahrzeuge. Und das ist dann weniger problematisch, als man annimmt. Und das betrifft auch wirklich nur eine sehr, sehr geringere Anzahl von Fahrzeugen.

20:25

Marcus Schödel

Okay, dann machen wir an dieser Stelle einen Punkt und kommt noch auf das Klimageld zu sprechen. Ich weiß nicht, ob das jeder noch so auf dem Schirm hat. Aber die Bundesregierung hat uns das Klimageld im Koalitionsvertrag versprochen. Die Idee ist, dass sich der Staat die Einnahmen durch den CO₂-Preis nicht in die Tasche steckt oder Haushaltslöcher stopft, sondern an uns zurückzahlt. Eine Pauschale. Wer einen kleinen CO₂-Fußabdruck hat, macht unter dem Strich dann Gewinn. Und wer viel fliegt oder viel Auto fährt, der wird quasi bestraft und macht miese. Also soweit das Versprechen. Dass das Klimageld noch in dieser Legislaturperiode kommt, ist aber keineswegs sicher. Finanzminister Christian Lindner geht davon aus, dass erst die nächste Bundesregierung über das Klimageld entscheiden wird. Regierungssprecher Steffen Hebestreit hält eine Verzögerung sogar bis 2027 für möglich. Frau Kemfert, wenn sich das verzögert, was glauben Sie, wie das bei der Bevölkerung ankommt?

Claudia Kemfert

Naja, also das Klimageld ist ja dafür da, dass wir Akzeptanz bekommen, und es vor allen Dingen auch einen sozialen Ausgleich geben soll. Und im Koalitionsvertrag steht ja genau das drin. Da steht drin: „Um einen zukünftigen Preisanstieg zu kompensieren und die Akzeptanz des Marktsystems zu gewährleisten, werden wir einen sozialen Kompensationsmechanismus über die Abschaffung der EEG-Umlage hinaus entwickeln (Klimageld).“ Jetzt sagt man eben, aha, jetzt ist weniger Geld zur Verfügung, jetzt haben wir diese Abschaffung der EEG-Umlage, das reicht bei den Leuten aus. Das ist nicht so. Und das ist gerade ja sehr ungerecht, den Niedrigeinkommensbezieher*innen gegenüber, weil wir wissen aus Studien, die werden überproportional belastet durch eine höhere CO₂-Bepreisung. Das sagen ja auch viele Regierungsvertreter selber. Das heißt, wir brauchen hier ein wichtiges Signal,

um diese steigenden CO₂-Preise sozial abzufedern. Und diese Einnahmen nicht einfach nur in den Staatshaushalt fließen zu lassen, sondern sie auch an die Bürger*innen zurückgeben. Und damit eben auch die Akzeptanz steigern und die Möglichkeit schaffen, dass die Menschen Geld zur Verfügung haben, um eben auch diese Transformation zu finanzieren. Das wird ja nicht ganz billig. Und da sollte man insbesondere Niedrigeinkommensbezieher*innen auch die Möglichkeit geben, dass das geht. Und die Folgen, was Sie gerade fragen, wenn das eben nicht kommt, sind weitere Polarisierung, soziale Ungleichheit und schwindende Akzeptanz. Und deswegen sollte man bei dem Klimageld da nicht das erstmal verschieben. Ich halte es auch für einen großen Fehler, das so anzukündigen, auch politisch, muss ich sagen. Und es widerspricht eben dem, was die Bundesregierung versprochen hat. Und es ist Geld da, wir wissen, dass der CO₂-Preis jetzt ansteigt, von 30 € auf 45 € ist er schon gestiegen, 2025 wird er sogar 55 € pro Tonne CO₂ betragen. Das heißt, über 18 Milliarden Euro werden eingenommen. Und das Geld fließt ja jetzt in diesen Klimatransformationsfonds, ich weiß, da ist alles knapp, weil man da ja auch die Energiewende und Klimaschutzmaßnahmen finanzieren will. Aber man sollte es zumindest zu großen Teilen den Verbrauchern zurückgeben, damit sie entlastet werden.

Marcus Schödel

Sie sagen es schon, die Bundesregierung ist ja trotzdem der Meinung, dass woanders gespart werden muss, wenn das Klimageld eingeführt wird. Finanzminister Lindner will die Förderung von Heizungen, Gebäudesanierungen oder Laidesäulen streichen. Die Grünen lieber klimaschädliche Subventionen, wie zum Beispiel die Pendlerpauschale. Wie könnte denn aus ihrer Sicht da ein Kompromiss aussehen?

Claudia Kemfert

Naja, also das mit den klimaschädlichen Subventionen ist ja nicht so falsch. Also ich meine, dass die Grünen dafür geworben haben, das Dienstwagenprivileg abzuschaffen und das Klimageld auszuzahlen. Bei der Pendlerpauschale ist das Problem, das ist zwar auch eine klimaschädliche Subvention und ist vor allen Dingen auch für Autofahrer interessant. Also es zahlen eben alle Steuerzahler die Pendlerpauschale

mit. Das führt eher zu einer Zersiedelung. Und deswegen ist es eben auch eine umweltschädliche Subvention. Und 6 Milliarden Euro an Steuerausfällen, beziffert das Umweltbundesamt, kostet die Pendlerpauschale. Insofern sollte man da auch ran, Mobilität anders zu fördern. Es ist eben so, dass in anderen Ländern die Pendlerpauschale vor allen Dingen nur gezahlt wird, wenn zum Beispiel, in den Niederlanden ist es so, öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. In Polen gibt es da eine Deckelung und höhere Aufwendungen werden nur berücksichtigt, wenn die Kosten auch für öffentliche Verkehrsmittel gezahlt werden. Und in Deutschland ist das eben nicht so. Da ist es zwar auch so, dass man eine Pendlerpauschale angeben kann, wenn man den öffentlichen Personennahverkehr oder so nutzt, aber die Pendlerpauschale wird eben auch gerade gezahlt für Menschen, die große Strecken pendeln, gerade mit dem Auto. Und deswegen sind die Profiteure hier nicht die Geringverdiener. Und das ist dann wieder sozial ungerecht. Also man weiß aus Studien, je höher der Bildungsstand, desto höher die Pendelstrecke, je höher das Einkommen, so größer die Ersparnis. Das ist erstmal ungerecht. Also, da würde ich sagen, da könnte man auch ran. Aber ich meine, das hat man gar nicht diskutiert, sondern man hat in erster Linie diskutiert, jetzt diese Agrardieselsteuer-Streichungen, über die wir letztes Mal gesprochen haben. Wir haben noch die Diesel-Steuererleichterung, darüber hat man auch nicht gesprochen, das sind 8 Milliarden. Und 3 Milliarden Dienstwagenprivileg. Ich hätte mir gewünscht, dass man das anders macht. Es gibt genügend Möglichkeiten, auch in anderen Ländern, wie man hätte das zumindest reformieren können. Man muss es ja nicht gleich komplett abschaffen, aber reformieren, in der Form, dass man dann auch Geld spart. Und gerade beim Dienstwagen hätte es genügend Möglichkeiten gegeben, dass man es auch etwas anders ausgestaltet, wie man es in anderen Ländern auch macht. Und das wäre aus meiner Sicht ein kluger Kompromiss gewesen, dass man da progressiver rangeht. Zum Beispiel, dass man bei diesem Dienstwagenprivileg, das an ökologischen Kriterien festmacht, auch über Bonus-Malus-Zahlungen, dass man zum Beispiel emissionsintensive Fahrzeuge mit

über drei Prozent des Bruttolistenpreises besteuert, jetzt hat man ja 1 %, oder dass auch nach Emissionen staffelt, beispielsweise wie man es auch in Belgien macht. Also da hätte man, wenn man sich das ein bisschen angeguckt hätte, das haben die ja irgendwie nicht gemacht, die drei, die sich da irgendwie einigen mussten, auch genügend Möglichkeiten für Kompromisse gegeben. Und ich fürchte einfach, man hat sich da inhaltlich weder mit dem einen noch mit dem anderen richtig beschäftigt, sondern hat da irgendwie auf seine Position bestanden. Und am Ende ist es eben so, dass man da beim Klimageld irgendwie das nicht auszahlen will. Und das halte ich für hoch problematisch.

27:54

Marcus Schödel

Die FDP sendet ja beim Klimageld unterschiedliche Signale aus. Im Gegensatz zu Lindner hält die FDP-Bundestagsfraktion eine Einführung in dieser Legislaturperiode ja doch für möglich. Sie schlägt 100 € pro Jahr für jeden vor. Ist das die richtige Höhe, oder würden Sie da einen anderen Betrag nehmen? Und wenn ja, wie kommen Sie dann auf den Betrag?

Claudia Kemfert

Ja, das ist eine gute Frage, wie sie auf den Betrag kommen. Also ich hatte ja eben schon gesagt, es wird Geld eingenommen, irgendwie 18 Milliarden Euro, wo man weiß, also zumindest wird das geschätzt, von der *DEHSt*, der *deutschen Emissionshandelsstelle*, das ist so die Größenordnung. Wenn man das jetzt runterbrechen würde, diese 18 Milliarden Euro und das vollständig an Bürger*innen zurückgegeben würde, wären das 224 € pro Jahr, pro Kopf. Jetzt gibt es andere Berechnungen, der Verbraucherzentrale Bundesverband hat irgendwie 11 Milliarden ausgerechnet. Wenn man da so Dreiviertel der Zahlungen zurückzahlen würde, dann würde man irgendwie bei 139 € pro Kopf landen. Das ist so eine Berechnung. Vielleicht kommt man auf diese 100 €, wenn man das nicht so vollständig rückerstattet und dann Geld übrig haben will für andere Maßnahmen. Das vermute ich jetzt einfach mal. Aber es wäre natürlich sinnvoll, dass man den Betrag vollständig rückerstattet oder es zumindest auch für andere Komponenten einsetzt. Wir hatten eben schon die Förderung

der Bahn, die ist ja ganz zentral, Förderung des ÖPNV, faire Löhne und so weiter, energetische Sanierung. Also es gibt ja so viele Komponenten, Digitalisierung, wo Geld benötigt wird. Und da sollte man das auf jeden Fall dann mitnutzen und es nicht verpuffen lassen im Staatshaushalt.

29:44

Marcus Schödel

In der SPD sind ja nicht alle vom Klimageld so überzeugt, sie haben ja die soziale Komponente angesprochen. Und auch SPD-Fraktionsvize Matthias Miersch macht sich über die soziale Komponente Gedanken. Er hat dem Tagesspiegel gesagt, dass er dafür ist, nur kleine und mittlere Einkommen zu entlasten und dazu hat er eine sehr markante Frage gestellt. Im Tagesspiegel, nämlich: Warum sollte ein Millionär eine Klimaauszahlung bekommen? Ja, was antworten Sie dem SPD-Fraktionsvize?

Claudia Kemfert

Genau, ich halte es auch für sinnvoll, das sozial zu staffeln. Ich finde das auch, das wäre sinnvoll. Ich finde auch diesen Vorschlag der pro-Kopf-Auszahlung, dem kann ich auch was abgewinnen. Aber dann ist es eben so, dass der Millionär das auch bekommt und dann auch andere höhere Einkommensbezieher. Ich hielte es auch für sinnvoll, dass man es tatsächlich nach Einkommenstand staffelt. Und dann mehr auszahlt für Niedrigeinkommensbezieher und gar nichts dann für höhere Einkommensbezieher. Also wir gehören ja auch zu denjenigen, die jetzt nicht ganz so schlecht verdienen. Ich würde es auch immer sofort spenden, das habe ich auch das letzte Mal gemacht, als ich Geld bekommen habe oder so. Also, das kann sich ja jeder überlegen. Aber ich halte es auch für sinnvoll, dass man das auch entsprechend sozial stapelt. Es ist eben so, wir wissen aus Studien, dass der CO₂-Preis Niedrigeinkommensbezieher sehr überproportional belastet. Und wenn man das im Blick hat, macht es Sinn, dass man da entsprechend sozial staffelt. Es ist vermutlich, wenn man sich schon so schwer tut, überhaupt ein Klimageld auszusahlen, da braucht man ja irgendwie Jahre für, bis man da irgendwie einen Mechanismus angeblich findet. Dann ist es wahrscheinlich noch schwieriger, wenn man das nur unteren Einkommenschichten zugutekommen lassen will. Das steht

vielleicht dahinter, als Hinderungsgrund, in Deutschland ist ja irgendwie alles kompliziert. Und deswegen stelle ich mir das dann vermutlich aus Bürokratiegründen wieder komplizierter vor. Aber ich wäre da auch auf der Seite von Herrn Miersch, dass man dann da die soziale Gerechtigkeit einfach am Kopf haben muss.

Marcus Schödel

In Österreich, das wird nicht jeder auf dem Schirm haben, wird ein Klimageld bereits seit ein paar Monaten ausgezahlt, dort heißt das *Klimageld* allerdings *Klimabonus*. Dort gibt es bis zu 220 € pro Jahr. Frau Kemfert, wissen sie, wie dort so die Erfahrungen sind? Hat das reibungslos geklappt? Wie wird der Klimabonus dort aufgenommen?

Claudia Kemfert

Ja, das ist hochinteressant. Also das zum Thema, was ich gerade sagte, in Deutschland braucht man Jahre, um irgendwie festzustellen, ob man überhaupt irgendetwas auszahlen kann, in Österreich ging das irgendwie dann in Windeseile, dieser Klimabonus, den man einfach eingeführt hat. Vielleicht ist es auch einfach möglich und in Deutschland tun wir so, als wenn es nicht möglich wäre. Kann man nur vermuten. Also Österreich hat 2022, mit dieser ökosozialen Steuerreform so ein ähnliches Modell eingeführt wie Deutschland, mit der CO₂-Bepreisung und dann diese Umverteilung. Im Jahr 2023 erhielten die österreichischen Bürger*innen so einen festen Betrag von 110 € im Jahr. Da sind wir wieder bei dem Betrag. Und es gibt irgendwie so einen Regionalausgleich, für bestimmte Regionen, wo die Infrastruktur und der ÖPNV gut ausgebaut ist, dann gibt es weniger Klimabonus, also da rangiert irgendwie dieser Klimabonus zwischen 40 € und 110 €. Kinder bekommen 55 €. Dieser Bonus wird an alle Menschen ausgezahlt, die seit mindestens sechs Monaten in Österreich leben und das Geld wird auf das Konto überwiesen oder kommt per Post als Gutschein. Also ein interessanter Mechanismus, aber die haben eben auch diese Pro-Kopf-Auszahlung. Und jetzt gibt es erste Erfahrungen. Der Rechnungshof hat also bilanziert, 2022 gab es irgendwie 4 Milliarden Euro, die ausgezahlt wurden, dann noch irgendwie so ein Energiekostenausgleich mit 370 oder 378 Millionen Euro. Die Abwicklungskosten pro Transaktion waren bei diesem

Energiekostenausgleich wohl höher als beim Klimabonus. Und dann gab es eben noch diese regionale Abfederung, die dann entsprechend auch ausgezahlt wurde. Das hat geklappt, nicht ganz reibungslos, wenn man irgendwie das verfolgt. Das ist allerdings abgeschlossen, diese 4 Milliarden Euro wurden ausgezahlt an 8,6 Millionen Menschen, 7 Millionen Mal wurden offensichtlich 500 € pro Erwachsene und 250 € für Kinder per Überweisung ausgezahlt. Und es gab irgendwie 1,2 Millionen Gutscheine, die überreicht wurden. Und damit hat man tatsächlich zum ersten Mal in der Geschichte auch in Österreich so eine Transferleistung an Menschen in Österreich ausgezahlt und das hat geklappt. Aber natürlich, wenn man sich so ein bisschen die Medienlandschaft anguckt, da wird auch einiges hochgejazzt. Angeblich gab es da irgendwie Verstorbene, die da Geld bekommen haben, das hat die Regierung auch erläutert. Auch Obdachlose bekommen diesen Klimabonus, das finde ich auch interessant. Es ist eben so, dass dann auch, wenn jetzt jemand verstirbt, dass erst dann gemeldet werden muss und dann erlischt dieser Anspruch, also auch das hat man offensichtlich...

Marcus Schödel

Davon wäre ich jetzt auch ausgegangen, dass der dann erlischt (lacht).

Claudia Kemfert

Aber es gibt eben dann Medienberichte, „da bekommt irgendwie so ein Verstorbener, dann noch irgendetwas“, aber die Todesurkunde war dann eben noch nicht ausgestellt. Das hat die Bundesregierung, diese Regierung da, auch öffentlich gemacht. Was ich ganz gut finde, es gibt so eine Webseite, wenn man sich da mal durchklickt, da werden alle Fragen beantwortet, da kann man auch überall anrufen, es sind so Hotlines immer besetzt. Und da haben die auch viele Menschen hingeworfen, die das beantworten. Also da gibt es auch so einen Hinweis dann vom Rechnungshof, der sagt, diese Klimabonushotline, die wurde irgendwie 300 tausend Mal kontaktiert, also da wurden jeden Tag 5.000/6.000 Anrufe abgewickelt. Da sind 200 Mitarbeitende im Ministerium nur für diesen Service Klimabonus geschult worden. Die Post hat 1,2 Millionen Sendungen, Klimabonussendung abgeschlossen, also diese Gutscheine da. Und die Postmitarbeitenden,

auch interessant, die das machen mussten, das waren eher so Zusteller und Filialmitarbeiter, die haben auch noch mal einen Bonus von 75 € bis 100 € bekommen, weil sie eben diese Leistungen da ausgetragen haben, auch interessant.

Marcus Schödel

Da werden die motiviert gewesen sein.

Claudia Kemfert

Ja genau. Ja und das finde ich interessant. Man hat irgendwie alles so mitgedacht und das irgendwie durchdekliniert und eingerichtet, geschult und so weiter. Und dann? Sie haben ja nach den Erfahrungen da gefragt. Also, da gibt es jetzt auch so Berichte in den Medien, muss man irgendwie gucken. Ich glaube, da fehlt jetzt noch irgendwie so eine Studie, wo man sich das mal anschaut. Das gibt es eben noch nicht. Aber da gibt es dann irgendwie auch so Fragen. Soll ich das sparen? Soll ich das spenden? Soll ich das verprassen? Was machen irgendwie die Menschen mit dem Klimabonus? Manche bezahlen davon irgendwie irgendetwas, was sie sich gerade kaufen wollten. E-Scooter oder sowas. Und andere legen es doch beiseite, weil, und das sind wohl eher die meisten, die man da gefragt hat, weil eben die Inflation so groß ist. Und die sagen, ich musste so viel nachzahlen für meine Energierechnung und dafür lege ich eben das Klimabonusgeld beiseite. Und das ist ja auch Sinn der Sache. Man muss jetzt mal abwarten, ich finde es wirklich hochinteressant. Klimabonus wird es ja genannt, allein vom Wort her, ob die Menschen das wirklich so verstehen, wie es gemeint ist, dass man es ja auch einsetzen soll, um Klimaschutz zu bezahlen. Und da wird man sehen, ob das auch wirklich so gemacht wird. Aber, so die ersten Erfahrungen, auch mit der Auszahlung, das fand ich jetzt mal hochinteressant, das nachzulesen. Und da auch dann mal zu sehen, in den Studien, ich denke, da wird bald was kommen, wie es tatsächlich genutzt wird. Es gibt ja international auch schon Erfahrungen mit solchen Auszahlungen. Ob das in Österreich dann auch so sein wird, wird man sehen. Aber es ist hochinteressant, was die österreichischen Nachbarn da machen. Und diesen Hinweis kann ich mir nicht verkneifen: Also man kann da in kürzester Zeit offensichtlich einen Klimabonus auszahlen. Und ich glaube ...

Marcus Schödel

... in Deutschland tun wir uns ein bisschen schwer.

Claudia Kemfert

Offensichtlich, ja. Und vielleicht sollten wir uns da mal irgendwie ein Beispiel nehmen. Oder da mal anrufen, bei dieser Hotline, wie geht das?

Marcus Schödel

Vielleicht sollten Herr Lindner oder Herr Habeck dort anrufen?

Claudia Kemfert

Ja, genau!

38:46

Marcus Schödel

Ja, wir werden die Sache mit dem Klimageld oder dem Klimabonus auf jeden Fall weiter beobachten. Es wird nicht das letzte Mal sein, dass wir in diesem Podcast darüber gesprochen haben. Bevor wir zu den Fragen der Hörerinnen und Hörer kommen, habe ich noch eine Empfehlung für einen Podcast. Ich weiß nicht, sind Sie Fußballfan, Frau Kemfert? Gibt es einen Verein, für den Sie Sympathien haben?

Claudia Kemfert

Naja, ich komme aus der nord-westdeutschen Heimat. Da ist es nicht so schwierig, für welchen Verein ich da Sympathien habe. Aber ja, ein bisschen verfolge ich das schon.

Marcus Schödel

Wer sich für Fußball ein bisschen interessiert, der sollte den Podcast von meinen Kolleginnen und Kollegen nicht verpassen. Und worum es geht, das erzählen sie an dieser Stelle selbst:

Es gibt da ein Fußballklub ...

„Wir haben in der Bundesliga einen Feind.“

... der wie kaum ein anderer abgelehnt wird.

„RB!“

RB Leipzig, der jüngste Club der Bundesliga.

Nur warum eigentlich? Woher kommt die Abneigung? Und was erzählt sie uns über den modernen Fußball?

Unser neuer Podcast „Rasenball: Red Bull und der moderne Fußball“, von undone und MDR, ab Freitag, den 5. Januar in der ARD Audiothek und überall sonst, wo ihr gerne Podcast hört.

Marcus Schödel

Also ich hoffe, dass ich jetzt nicht zu viel Hass auf mich ziehe. Ich selbst bin ja RB Leipzig Fan

und bin öfter mal im Stadion. Und den Podcast habe ich mir natürlich angehört. Und ja, egal, wie man zu diesem Verein steht, in diesem Podcast erfährt man viele interessante Details. Die Kolleginnen und Kollegen waren wirklich dicht dran und haben unter anderem mit dem Trainer Marco Rose gesprochen. Also wirklich ein sehr, sehr informativer Podcast.

Claudia Kemfert

Klingt spannend.

Marcus Schödel

Und jetzt, liebe Hörerinnen und Hörer, sind Sie dran. In jeder Folge beantwortet die renommierte Klimaökonomin Claudia Kemfert ihre Fragen. Schicken Sie uns eine E-Mail an klimapodcast@mdraktuell.de. Oder Sie können uns auf die Mailbox sprechen. Die Nummer lautet 0800 40 40 008. Und eine Frage hat uns Petra A. aus München geschickt. Und hier kommt ihre Sprachnachricht.

Hallo, Frau Kemfert, ich habe eine Frage zu veganen Lebensmitteln. Dabei denke ich vor allem an die Ersatzprodukte für Fleisch, Wurst und Käse. Diese Produkte werden fast immer in Plastikverpackungen angeboten. Ist schon mal untersucht worden, wie schädlich diese Verpackungen für das Klima sind? Lohnt es sich also überhaupt, auf diese Ersatzprodukte umzusteigen, und auf Wurst und Käse zu verzichten, wenn man die Plastikverpackungen in die Klimabilanz einrechnet? Leider finde ich dazu keine Informationen.

Marcus Schödel

Ja, soweit die Frage von Petra A., ich habe mit Frau A. auch per Mail geschrieben und sie hat auch extra noch mal dazu geschrieben, dass es ihr dabei nicht nur um das Klima geht, aber auch, sondern um den Umweltschutz auch allgemein. Frau Kemfert, was antworten Sie Frau A.?

Claudia Kemfert

Ja, also erst einmal herzlichen Dank an Frau A., für diese spannende Frage. Und in der Tat ist es ja so, dass diese veganen Ersatzprodukte, es gibt ja auch so Fleischersatz oder pflanzliche Milchalternativen, die man so nicht nennen darf. Aber die, die gibt es ja eben, sie sind ja auch schon länger bekannt. Und wir wissen, dass ja gerade bei der Herstellung von Fleisch und bei der Nutztierhaltung werden große

Mengen an Futtermitteln eingesetzt, zum größten Teil werden die in Gülle umgewandelt. Es entstehen da eben auch viele Emissionen und Umweltschädigungen. Wir hatten auch schon öfters im Podcast drüber gesprochen. Und es gibt eine Studie, in der Tat, wiederum vom *Energie und Umweltforschungsinstitut Heidelberg, ifeu*, was wir eben schon hatten, bei der E-Auto-Verbrenner-Vergleichsstudie. Und die haben sich angeguckt, wie klimafreundlich vegane Ersatzprodukte wie auch Pflanzendrinks sind oder Tofu und so weiter. Im Rahmen einer Studie 2020 erschienen. Heißt: „Ökologische Fußabdrücke von Lebensmitteln und Gerichten in Deutschland“, von den Kollegen und Forscher*innen Guido Reinhardt, Sven Gärtner und Tobias Wagner. Und die gucken sich so eine Ökobilanz an der verschiedenen Lebensmittelgruppen. Und dabei wird eben nicht nur die Herstellung der Lebensmittel selbst, sondern eben auch Aspekte wie Transport und die Verpackung angeschaut – und das ist ja das, was Frau A. fragt – und auch die Kühlung berücksichtigt. Und die rechnen das alles mit ein in ihrer Studie. Und wollen damit auch ganz gezielt Verbrauchern so eine Orientierungshilfe geben, damit es im Alltag gelingt, auch klimafreundlicher und umweltfreundlicher zu speisen. Das ist genau das, was Frau A. ja sucht. Und die vergleichen eben konventionellen und ökologischen Landbau, also einmal die durchschnittlichen und auch saisonalen-regionalen Produktion, die vergleichen die inländische Produktion vs. Import per Lkw, Schiff oder auch Flugzeug. Und dann eben auch die Lebensmittelverpackungen, das ist der Schwerpunkt, der Frau A. auch interessiert. Und die Frischwaren und Tiefkühlwaren. Und vergleichen einzelne Lebensmittel, wie auch eben vegane Produkte und auch pflanzliche, gerade pflanzliche Ersatzprodukte. Man kann wiederum feststellen, was wir hier schon oft gesagt haben: Alle pflanzlichen Ersatzprodukte sind deutlich umwelt- und klimafreundlicher als die tierischen Originale. Gerade wenn man alle Aspekte mit einbezieht, wie auch Verpackung. Das liegt einfach daran, dass bei der Herstellung von tierischen Produkten enorm hohe Umweltschäden entstehen und eben Emissionen. Und deswegen diese pflanzlichen Ersatzprodukte tatsächlich nicht nur für die Gesundheit besser sind, aber gerade auch für die

Umwelt, für die Tiere, auch für das Tierwohl und letztendlich auch für das Klima. Und deswegen können diese veganen Ersatzprodukte Menschen helfen, die Ernährung auch pflanzlicher zu gestalten. Man muss die alten, gewohnten Routinen nicht so stark verändern. Und trotzdem ist es immer besser, als wenn man Fleisch ist. Klar es ist so, was die Frau A. ja auch sagt, je weniger Plastik desto besser. Und wir wissen auch, dass diese veganen Produkte häufig nur in kleinen Mengen verpackt werden. Was daran liegt, so sagen das die Hersteller zumindest, eben Einzelpersonen oder kleinere Haushalte das bevorzugen. Es gibt ja auch keine Fleischtheken wie das jetzt beim Fleisch ist. Da sagen die Hersteller, naja, der Markt für vegane Produkte ist einfach noch zu klein. Und die veganen Ersatzprodukte verschimmeln irgendwie auch schneller. Was mich wundert, ehrlich gesagt, Fleisch wird ja auch schnell schlecht. Aber zumindest sagen die das. Am besten ist ja immer, man nutzt Mehrweg, man nutzt Recycling, am besten unverpackt, das ist nur leider selten möglich. In Berlin gibt es einige Läden, also Berlin ist hier die Hochburg für Veganer, muss man an der Stelle sagen.

Marcus Schödel

In Leipzig gibt es auch mindestens einen Laden, von dem ich weiß.

Claudia Kempf

Okay, das ist natürlich super, wenn es da so eine Art Fleischtheke gibt. Also man sollte es ja nicht Fleischtheke nennen, veganes Fleisch ist ja ein Widerspruch in sich. Aber so eine Frischetheke, sagen wir es so, wo dann eben auch Fleischersatzprodukte an der Frischetheke im Supermarkt liegen. Da gibt es tatsächlich in Berlin so einen Laden mit Veggi-Wurst, die das dann auch an der Frischetheke verkaufen. Ich war da noch nicht, aber ich weiß, dass vegane Menschen, die vegan essen, in Berlin da wirklich eine große Auswahl haben. Und das es auch noch mehr Geschäfte als nur dieses eine gibt. Und einige, die dann eben auch an so einer Frischetheke das verkaufen. Und das ist natürlich immer das Beste, man hat weniger Plastik, aber, wenn man Plastik hat, bitte immer gleich ins Mehrweg geben, also recyceln. Am besten ist natürlich noch unverpackt, aber das gibt es eben nicht so häufig. Aber dennoch ist

es besser, man isst vegan oder zumindest vegetarisch, als dass man viel Fleisch isst. Also wiederum der Hinweis, je weniger Tiere gehalten werden, desto besser.

Marcus Schödel

Damit ist die Frage von Frau A. beantwortet. Und ja, wir sind am Ende dieser Folge. Bevor wir uns verabschieden, noch kurz der Hinweis, der MDR bietet, wenn es um Klimathemen geht, nicht nur diesen Klima-Podcast anbietet. Es gibt auch Klima-Infos zum Lesen. Der MDR schickt jeden Freitag einen Newsletter raus, das „MDR-Klimaupdate“. Wer Interesse hat, registrieren können Sie sich auf der Seite von MDR Wissen. Ich bedanke mich bei allen Hörerinnen und Hörern und natürlich bei Ihnen, Frau Kempfert. Die nächste Folge von Kempferts Klima-Podcast gibt es dann wieder in zwei Wochen.

Claudia Kempfert

Ja, ich bedanke mich auch und wünsche allen einen schönen Tag. Tschüss.

Diese Transkription ist ein Service der MDR Redaktion Barrierefreiheit. Mehr barrierefreie Angebote finden Sie hier: <https://www.mdr.de/barrierefreiheit/index.html>