

Corona-Maßnahmen und CO₂-Reduktion

Von Henrik Paulitz

Nachfolgend ein Auszug aus dem im November 2020 erschienenen Buch [„StromMangelWirtschaft“](#) zum Thema „Corona-Maßnahmen und CO₂-Reduktion“:

(...) Wenige Monate später kam es im Jahr 2020 zu einem globalen „Lockdown“, der in nahezu allen Staaten weltweit demokratische Freiheits- und Grundrechte massiv einschränkte. Deutlich weniger Verkehr war eine der Folgen der „Corona-Maßnahmen“.

Unter der Überschrift „Klimaziel erreichbar - wegen Corona“ wies tagesschau.de am 18. August 2020 auf mögliche Ursachen und Zusammenhänge zwischen Klimazielen, zu denen sich die deutsche Bundesregierung verpflichtet hat, und „Corona-Maßnahmen“ sowie eventuellen Strafzahlungen hin.



Autobahnanzeige in Toronto im März 2020

Foto: EelamStyleZ, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons

Da es ein wichtiges Zeitdokument ist, soll diese ARD-Meldung – lediglich unter Auslassung parteipolitischer Elemente, die die Verständlichkeit der Zusammenhänge erschweren – vollständig zitiert werden:

„Weniger Autoverkehr, weniger Flüge, weniger CO₂-Emissionen. Wegen der

„Corona-Krise“ könnte Deutschland das Klimaziel für 2020 doch noch erreichen. (...)

Der aktuelle Klimabericht für das vergangene Jahr zeigt einen deutlichen Rückgang der Treibhausgasemissionen in Deutschland. Laut dem Bundeswirtschaftsministerium sank der CO₂-Ausstoß 2019 um 35,7 Prozent verglichen mit 1990. Eine positive Entwicklung, die aber zu langsam kommt. Lange Zeit glaubte die Regierung daher nicht daran, das große CO₂-Etappenziel für 2020 noch erreichen zu können. Nun könnte der zwischenzeitliche „Corona-Lockdown“ helfen.

Das Ziel für 2020 sieht vor, die Emissionen um 40 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 zu verringern. Es gilt als wichtige Etappe des europäischen Klimaschutzplans, an dessen Ende im Jahr 2050 eine Reduktion der Treibhausgase um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 steht.

Emissionen müssen 2020 um weitere zehn Prozent sinken

Die konkrete Auswirkung der „Corona-Krise“ auf die deutsche Klimabilanz sei laut der Bundesregierung zwar noch nicht im Detail absehbar. Um wie viel der Treibhausgas-Ausstoß zurückgegangen ist, sei ‚derzeit noch mit Unsicherheiten behaftet und lässt sich noch nicht genau vorhersagen‘, heißt es im Klimaschutzbericht. Wenn die Emissionen im aktuellen Jahr ‚voraussichtlich deutlich niedriger ausfallen‘, könne das Ziel für 2020 aber noch erreicht werden.

Dafür müssten die Emissionen im Jahr 2020 noch einmal um zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr sinken. ‚Diese Verringerung ist unter normalen Bedingungen unwahrscheinlich, doch in der aktuellen Situation in Folge der Kontakteinschränkungen aufgrund der Corona-Krise nicht ausgeschlossen‘, so ein Ministeriumssprecher. (...)

Ohne Schützenhilfe durch den „Corona-Lockdown“ würde das Ziel dagegen verfehlt, obwohl es im vergangenen Jahr in vielen Bereichen einen Rückgang der Emissionen gab. Der Sektor Energiewirtschaft war demnach mit einem Rückgang von fast 51 Millionen Tonnen CO₂ für den überwiegenden Teil der Emissionsminderung verantwortlich. Auch im Industriebereich gab es Einsparungen, ebenso in der Landwirtschaft. In den Bereichen Gebäudeheizung und Verkehr gab es dagegen einen Anstieg der Emissionen. (...)

Sollte die Bundesregierung das Ziel erreichen, kommt sie zudem um millionenschwere Klimaschutz-Strafzahlungen herum. Seit Jahren überschreitet Deutschland die festgelegten EU-Budgets für den Treibhausgasausstoß. Als Ausgleich dafür muss die Bundesregierung zusätzliche Verschmutzungsrechte bei anderen Staaten kaufen, die ihr Budget nicht ausschöpfen. 300 Millionen Euro waren dafür schon im Haushalt eingeplant.“¹

Soweit die ARD-Meldung vom 18. August 2020.

Am 19. August 2020 schrieb die deutsche Bundesregierung auf ihrer Website unter dem Titel „Klimapolitik, Energiewende, Mobilität – Was tut die Bundesregierung für den Klimaschutz?“. Deutschland habe sich international zum Klimaschutz „verpflichtet“.

Über dieses Wort, man habe sich „verpflichtet“, liest man vielfach gerne hinweg und begreift es lediglich als eine politische Willensbekundung. Vielen ist nicht klar, dass es dabei um mögliche „Klimaschutz-Strafzahlungen“ in Milliardenhöhe geht, sofern man der Verpflichtung nicht nachkommt.

Schon im Mai 2019 hatte der Tagesspiegel auf der Grundlage von Berechnungen des Öko-Instituts auf solche potenziellen Strafzahlungen hingewiesen: „Damit verschärfen sich die finanziellen Risiken für den Bundeshaushalt, die durch das Verfehlen der EU-Emissionsvorgaben unter anderem für Verkehr und Gebäudeenergie entstehen.“

Hintergrund ist die 2018 von der EU beschlossene „Verordnung zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im

Zeitraum 2021 bis 2030 (Lastenteilungsverordnung, 2018/842)“. Diese sieht für die Mitgliedstaaten der EU jährlich sinkende Emissionsrechte für die Sektoren Verkehr, Gebäudeenergie, Landwirtschaft und kleine Industrieanlagen vor. Werden diese Emissionsminderungsziele von einem Land überschritten, dann muss es einem anderen Land Emissionsrechte abkaufen.

Da vor der „Corona-Krise“ erwartet wurde, dass Deutschland seine Emissionsminderungsziele im Jahr 2020 verfehlt, wurde erwartet, dass Deutschland von anderen Ländern Emissionsrechte im Wert von rund 300 Millionen Euro kaufen müsste. Noch sehr viel kritischer waren die Prognosen für die Jahre 2021 bis 2030, in denen die Emissionen um 38% im Vergleich zum Basisjahr 2005 sinken müssen (Reduktionsverpflichtung der EU insgesamt: 30%). Im Mai 2019 ging man davon aus, dieses Ziel nur gut zur Hälfte zu erreichen, was für Deutschland extrem teuer werden würde:

„Als Resultat entsteht bis 2030 ein Defizit von 380 Millionen Tonnen CO₂. Damit wachsen auch die finanziellen Risiken für die Bundesregierung entsprechend an.“ Bei einem Preis von 100 Euro pro Tonne würden die Belastungen für den Bundeshaushalt auf 38 Milliarden Euro ansteigen. Agora schätzte die möglichen Strafzahlungen auf 30 bis 60 Milliarden Euro bis 2030.

Mehr noch: Sollten andere EU-Staaten die entsprechenden Emissionsrechte in einem solchen Fall nicht mehr übrig haben, damit Deutschland sie abkaufen könnte, dann „droht ein Vertragsverletzungsverfahren, das

in direkte europäische Vorgaben für Deutschland münden kann.“²

Mit anderen Worten: Entweder reduziert Deutschland freiwillig seine Emissionen in den Sektoren Verkehr, Gebäudeenergie, Landwirtschaft und kleine Industrieanlagen ganz drastisch, oder es erfolgt unter Zwang seitens der EU-Kommission in Verbindung mit dem Europäischen Gerichtshof.

Mit dem „Lockdown“ erfolgte 2020 ein Einschnitt, der die Emissionen drastisch absenkte. In der Meldung vom 19. August 2020 schreibt die Bundesregierung: „Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem Klimaschutzgesetz stellen wir sicher, dass wir die Klimaschutzziele im Jahr 2030 erreichen. Eine neue CO₂-Bepreisung für Verkehr und Gebäudewärme ist das Herzstück des Programms. Wir verteuern damit den CO₂-Ausstoß in diesen Bereichen.“ Und:

„Wir wollen (...) unsere Mobilität umbauen“

Die Planerfüllung wird restriktiv überwacht: „Im Frühjahr 2021 startet die erste Erfolgskontrolle nach dem Klimaschutzgesetz. Der jährliche Überprüfungsmechanismus ist zentraler Bestandteil des Gesetzes. Denn wir müssen schnell nachsteuern können, sollte ein Bereich sein jährliches CO₂-Minderungsziel verfehlen.“

Die Strategie der Europäischen Kommission für einen europäischen Green Deal sei dafür eine wichtige Leitlinie. „Wir begleiten die Kommission bei ihren Arbeiten an einem europäischen Klimaschutzgesetz, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 verbindlich festzuschreiben.“

Das Zukunfts- und Konjunkturpaket zur Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie sei „mit Investitionen in den Klimaschutz verknüpft“.³

Die Zeit schrieb bereits am 16. März 2020 unter dem Titel „Deutschland kann Klimaziele 2020 doch noch erreichen“: „Die Coronavirus-Pandemie bringt das bereits aufgegebene Klimaziel wieder erkennbar näher.“

„Wir werden eine Reduzierung der Emissionen durch Corona erleben. Das ist ja offensichtlich“, wird der Chef des Umweltbundesamts Dirk Messner zitiert. „Schon 2009 bei der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hatte Deutschland deutlich weniger Treibhausgase ausgestoßen. So könnten die Viruskrise und ihre Folgen 2020 zu einem Minus beim Ausstoß gegenüber 1990 von 40 Prozent führen“, so die Zeit.

Nach Auffassung von Messner und Umweltministerin Svenja Schulze helfe es jedoch nicht, „wenn ein Jahr die Emissionen runtergehen und im nächsten wieder hoch“. Corona sei ein einmaliger Ausnahmefall. Er könne aber auch eine Chance bergen, wenn die Menschen jetzt Ergebnissen und Warnungen der Wissenschaft mehr Beachtung schenken und dies auf die Klimakrise übertragen. Bei einem Neustart der Wirtschaft nach der Coronakrise stelle sich die Frage: "Wie genau kann Wirtschaft auch wieder starten, dass es nachhaltig ist." Die Antwort von Ministerin Schulze: In der Verkehrspolitik und bei den Gebäuden seien „zusätzliche Maßnahmen“ nötig.⁴

Das Auswärtige Amt erließ weiterhin Reisewarnungen mit deutlichen Auswirkungen auf die Zahl der Flugreisen. Den Deutschen

wurde zunächst nahegelegt, sie sollten Urlaub in Deutschland machen. Mit Beherbergungsverboten (die von Gerichten zum Teil als verfassungswidrig erklärt wurden) wurden anschließend sogar Urlaube in den Schulferien und Wochenend-Urlaube innerhalb Deutschlands erschwert bzw. faktisch verunmöglicht. Stornierungen von Hotels, Bahn- und Flugreisen wurden „erleichtert“. Auch wurde weiter dafür geworben, möglichst im Home-Office zu bleiben. Dies alles sind Maßnahmen, die das Verkehrsaufkommen merklich reduzieren können.

Die Auswirkungen der Maßnahmen auf das Mobilitäts- bzw. Reiseverhalten der Deutschen wird systematisch untersucht, u.a. durch die Auswertung von Mobilfunkdaten der Firma Teralytics. Demnach brach die Mobilität in Deutschland von März bis Juli 2020 – im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019 – stark ein.

Landkreis-genau werden die Daten aller Arten von Bewegungen in allen Verkehrsmitteln erfasst: die von Pendlern und Touristen ebenso wie die von Joggern, Autofahrten ebenso wie Inlandsflüge. Den Daten zufolge haben Fernreisen, zumal mit dem Flugzeug, aber auch mit dem Zug, deutlich abgenommen. Es gab mehr Bewegungen innerhalb der Landkreise.

Von langer Dauer waren manche der verkehrsbehindernden Maßnahmen nicht. So stieg die Zahl der Bewegungen insgesamt zum Herbst hin wieder an. „Das könnte auch Teile der CO₂-Ersparnisse wieder auffressen, auf die einige wegen der Pandemie hofften“, schreibt der Tagesspiegel. „Trotz Beherbergungsverbot und Reisewarnungen“ hätten

mehr Herbsturlaub als sonst in Deutschland gemacht, „nicht weniger“.

Eine Auswertung des Statistischen Bundesamts kam zu ähnlichen Ergebnissen: Die Zahl der Deutschen, die in deutsche Hotels eincheckten, war im August noch niedriger als 2019. Aber während es von Januar bis August zusammengerechnet 40 Prozent weniger inländische Gäste in Unterkünften gab, waren es im August nur noch 15 Prozent weniger.

Relativ wirksam waren die Maßnahmen in den großen Städten. Hier nahm die Mobilität laut Handydaten vielerorts eher ab. Die gesunkene Mobilität in vielen Städten könnte neben den fehlenden Touristen daran liegen, dass viele Berufspendler ihr Büro nach Hause verlagert haben.

„Wie geht es weiter?“, fragten die Autoren des Tagesspiegel am 23. Oktober 2020, und verwiesen auf eine Auswertung des Statistischen Bundesamts, wonach in Landkreisen, die als Corona-Hotspots gelten, die Mobilität im Vergleich zu weniger betroffenen Landkreisen um rund 6 Prozent geringer war. In ihrem Fazit rechneten die Tagesspiegel-Autoren im Winterhalbjahr 2020/21 mit einem erneuten Einbruch der Mobilität aufgrund von Corona-Maßnahmen: „Vielleicht ist es mit der neuen Reiselust im Inland also wieder vorbei, wenn bald fast alle Landkreise als Risikogebiete gelten.“

Das Statistische Bundesamt erklärte den Wirkungszusammenhang zwischen einer potenziell ansteigenden Anzahl von Positiv-Getesteten, darauf folgenden Restriktionen und rückläufiger Mobilität: So sollen „Beschränkungsmaßnahmen“ wie Sperrstunden und Begrenzungen des Zusammenkommens von

Personen aus verschiedenen Haushalten zur Verminderung sozialer Kontakte jeweils in den Landkreisen gelten, in denen die 7-Tage-Inzidenz von mehr als 50 Neuinfektionen je 100.000 Einwohner überschritten wird. „Eine Analyse der Mobilität in Corona-Hotspots“ zeige dann „die Wirkung der Maßnahmen und das Verhalten der Bevölkerung“. Für jeden Landkreis können die Statistiker darlegen, welche Auswirkungen die Beschränkungsmaßnahmen auf das Mobilitätsverhalten (und somit auf den CO₂-Ausstoß) haben.

Ebenso lässt sich auch das „Pendlerverhalten“ in einen Kausalzusammenhang mit den staatlichen Einschränkungen bringen. Als relevant in Bezug auf die Pendlermobilität betrachtet das Statistische Bundesamt den Konjunkturerinbruch mit Kurzarbeit („Rekordwert“) und Arbeitslosigkeit, vorübergehende Betriebsschließungen, einen „rasanten Anstieg der Arbeit im Homeoffice“ und nicht zuletzt, dass „Eltern aufgrund der Schließungen von Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten die Betreuung ihrer Kinder in die eigenen Hände nehmen mussten. – Dies schlägt sich auch auf das Mobilitätsverhalten der Arbeitsbevölkerung nieder“, resümieren die Statistiker aus Wiesbaden.⁵

Die aufwändigen Auswertungen der Statistiker liefern der Politik zeitnah Daten, wie und in welchem Umfang die „Corona-Maßnahmen“ die Mobilität und somit die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors beeinflussen.

Im November 2020 wurde der Zusammenhang zwischen dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und der Länge des zweiten Lockdowns in diesem Jahr erneut zum

Thema: „Corona in Hessen: Mobilität ging zurück – Lockdown möglicherweise zu kurz“, so die Zwischenüberschrift einer Meldung der Frankfurter Neuen Presse, die schreibt: „Generell sei der Rückgang nicht mit dem ersten Teil-Lockdown vergleichbar. Während im Frühjahr das öffentliche Leben weitgehend zum Stillstand kam, sei es durch den zweiten Lockdown nur verlangsamt worden. Um diese Aussage zu begründen, nimmt die ‚Hessenschau‘ Handydaten zur Hand. Die zeigen, dass sich vor allem in den stark betroffenen Gebieten im Rhein-Main-Gebiet und den Großstädten die Mobilität verringert habe. Insgesamt sei sie aber nur leicht zurückgegangen. (...) Vermutlich werden die vier Wochen Lockdown im November nicht ausreichen, (...)“⁶

Schon werden globale Langfrist-Effekte der „Corona-Maßnahmen“ abgeschätzt. Immerhin wurden fast weltweit Teile der Wirtschaft zum Stillstand gebracht. Je nach weiterem Verlauf der Krise hält der Ölmulti BP einen Einbruch des globalen Bruttoinlandsprodukts BIP bis 2025 um 4% und bis 2050 um fast 10% für möglich.⁷

Demnach wird mit jahrzehntelangen wirtschaftlichen Folgewirkungen der aktuellen Eingriffe in die Weltwirtschaft gerechnet.

In vergleichbarer Weise demonstriert auch die Internationale Energieagentur (IEA) in mehreren Diagrammen, wie die globalen „Corona-Maßnahmen“ das BIP, den Energieverbrauch, die Ölnachfrage und die CO₂-Emissionen beeinflussen. Die angenommene, „verzögerte“ wirtschaftliche Entwicklung aufgrund der „Corona-Maßnahmen“ („Delayed Recovery Scenario“) führt laut

IEA-Prognose aber nicht ganz zum erwarteten Ergebnis: Zwar sei eine viel langsamere Erholung der Emissionen als nach der Finanzkrise 2008-09 zu erwarten. Allerdings käme es „nicht zu einer entscheidenden Trendwende bei den globalen CO₂-Emissionen“. Ein geringfügig geringerer Emissionsverlauf sei „eher auf eine geringere wirtschaftliche Aktivität als auf strukturelle Veränderungen in der Art und Weise, wie Energie verbraucht oder produziert wird, zurückzuführen. Eine höhere Kohlenstoffintensität der Wirtschaft in diesem Szenario veranschaulicht die Gefahr, ein niedriges Wachstum für eine Lösung des Klimawandels zu halten.“

Die IEA konstatiert also, dass die „Corona-Maßnahmen“ bislang noch nicht dazu geführt haben, die Art des Wirtschaftens zu verändern. Nur durch das IEA-Programm für nachhaltige Entwicklung („IEA Sustainable Recovery Plan“) könnten die Emissionen bis 2030 stark abgesenkt werden, so die IEA, was zu deutlich saubererer Luft führe als während des Lockdowns 2020.⁸

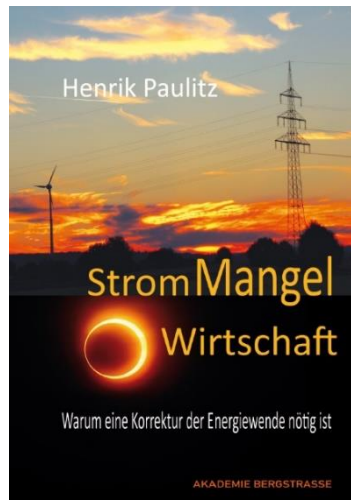
In einem Bericht über die IEA-Prognose mit dem Tittel „Wie Corona den Energiemarkt neu ordnet“ zieht das Handelsblatt ein bemerkenswertes Fazit, ohne auf die neuesten Erkenntnisse von Virologen oder Epidemiologen Bezug zu nehmen, so als ginge es bei den „Corona-Maßnahmen“ nicht um ein Virus, sondern um ein Molekül (CO₂):

„Corona verändert das Machtgefüge der Energiewelt. Wie schnell sich dieser Wandel

vollziehen wird, hängt aber vor allem davon ab, wie lange die Krise andauert. Eins macht IEA-Direktor Birol allerdings deutlich: „Auch wenn die CO₂-Emissionen in diesem Jahr rekordverdächtig gesunken sind, reicht das nicht aus, um die Emissionen auch in Zukunft niedriger zu halten.“⁹

Die Dauer der „Corona-Krise“ ist demnach entscheidend für den „Wandel“ der Energiewelt bzw. für die Art des Wirtschaftens und für die CO₂-Emissionen.

Am 24. Dezember 2019 hatte Bundestagspräsident Wolfgang Schäuble an die Deutschen appelliert, sich zugunsten des Klimaschutzes auf Abstriche in ihren Lebens- und Konsumgewohnheiten einzustellen. Er betonte die Notwendigkeit des Verzichts. „Es gibt Klimaschutz nicht zum Nulltarif“, so Schäuble. „Wir werden unser Leben verändern müssen.“



Als Beispiel nannte er den Massentourismus. „Sicher ist es ein großes Glück, einfach mal auf die Malediven zu fliegen oder Venedig zu besuchen. Aber künftig sollten wir von diesem Glück sparsameren Gebrauch machen,“ so der Präsident des Deutschen Bundestages im Dezember 2019.¹⁰

Die kurz darauf verordneten „Corona-Maßnahmen“ führten dazu, dass die Passagierzahlen

im deutschen Flugverkehr von Januar bis September 2020 um 60 % zurückgingen. Weltweit führten die Maßnahmen zu einem Rückgang der Flugpassagiere um 66 %. „Zwei Drittel des globalen Flugverkehrs findet derzeit praktisch nicht statt“, heißt es auf dem Portal „Klimaretter“.¹¹

Weitere Hintergründe:

Henrik Paulitz: [StromMangelWirtschaft – Warum eine Korrektur der Energiewende nötig ist](#). Taschenbuch. Akademie Bergstraße. 2020. ISBN 978-3-981-8525-3-0

¹ ARD/Tagesschau: Klimaziel erreichbar - wegen Corona. 18.08.2020. 21:08 Uhr. <https://www.tagesschau.de/inland/klimaschutzziel-corona-101.html> (15.10.2020).

² Der Tagesspiegel: EU-Strafen in Milliardenhöhe? Versäumter Klimaschutz wird noch teurer für Deutschland. 17.05.2019. – Agora: Die Kosten von unterlassenem Klimaschutz für den Bundeshaushalt. Die Klimaschutzverpflichtungen Deutschlands bei Verkehr, Gebäuden und Landwirtschaft nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EU-Climate-Action-Verordnung. Sept. 2018.

³ Deutsche Bundesregierung: Klimapolitik, Energiewende, Mobilität. Was tut die Bundesregierung für den Klimaschutz? 19.08.2020. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/bundesregierung-klimapolitik-1637146> (15.10.2020).

⁴ Die Zeit: Deutschland kann Klimaziele 2020 doch noch erreichen. 16.03.2020

⁵ Tagesspiegel: Trotz Beherbergungsverboten und drohendem Lockdown. Die Deutschen reisen so viel wie vor der Pandemie. Von Eric Beltermann, Nina Breher und David

Meidinger 23.10.2020. – Statistisches Bundesamt: Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten. Experimentelle Daten. Stand: 21.10.2020.

⁶ Frankfurter Neue Presse: Corona in Hessen – Analyse zu Lockdown. Er könnte zu kurz sein. 08.11.2020.

⁷ BP: Energy Outlook. 2020 edition. S. 29.

⁸ Internationale Energieagentur (IEA): World Energy Outlook 2020. Overview and key findings. Okt. 2020.

⁹ Handelsblatt: Branchenstudie. World Energy Outlook. Wie Corona den Energiemarkt neu ordnet. Von Kathrin Witsch. 13.10.2020.

¹⁰ Neue Osnabrücker Zeitung: Schäuble fordert Verzicht. „Klimaschutz nicht zum Nulltarif“. Von dpa. 24.12.2019. – Tagesschau: "Klimaschutz gibt es nicht zum Nulltarif". 24.12.2019. – RP Online: Schäuble stimmt Bürger auf Verzicht ein. „Es gibt Klimaschutz nicht zum Nulltarif“.

¹¹ Klimareporter: Airlines unter Druck. Die grenzenlose Freiheit unter den Wolken. Von Jörg Staudé. 31.10.2020.