

Wirtschaft

Briefe an die Herausgeber

Mehr Gelassenheit in der Klimadebatte!

Zum Ringen der Koalition um die Details des Klimapakets (F.A.Z. vom 16. September): Wen die aktuelle Klimadebatte verunsichert, der kann sich entweder der vorherrschenden Meinung oder dem Lager der sogenannten Klimaskeptiker anschließen. Wer aber versucht, sich von einer zunehmend emotionalen Debatte und den Filterblasen beider Denkrichtungen nicht vereinnahmen zu lassen und sich ein eigenes Urteil zu bilden, steht vor einer echten Herausforderung.

Mit dem gesunden Menschenverstand kommt man dabei nicht viel weiter, der würde einen eher daran zweifeln lassen, dass ein Spurengas mit einem Anteil an der Luft von 0,04 Prozent, von dem wiederum maximal 5 Prozent von Menschen verursacht sind, also 0,002 Prozent der Atmosphäre, für einen dramatischen Temperaturanstieg allein verantwortlich sein soll. Die Tatsache, dass sich dieser vermutete Zusammenhang auch nicht experimentell nachweisen lässt, sondern ausschließlich aus komplexen Modellrechnungen abgeleitet wird, dürfte den Glauben auch nicht verstärken.

Wenn man schließlich erfährt, dass Auswertungen von Eisbohrkernen über einen Zeitraum von 600 000 Jahren gezeigt haben, dass sich CO<sub>2</sub> und Temperatur immer parallel entwickelt haben, dabei aber immer erst die Temperatur und dann mit einer Verzögerung von etwa 800 Jahren der CO<sub>2</sub>-Gehalt in der Atmosphäre angestiegen ist, klingt das eher wie ein Beleg für den Temperaturanstieg als Ursache und den CO<sub>2</sub>-Anstieg als Folge satt umgekehrt. Nun gibt es genug wissenschaftliche Erkenntnisse, die in scheinbarem Widerspruch zum gesunden Menschenverstand stehen und die trotzdem akzeptiert werden, weil sie durch Experimente bewiesen werden konnten.

Es mag also gute wissenschaftliche Argumente geben, die solche scheinbar plausiblen Überlegungen entkräften, nur ist im öffentlichen Diskurs nichts davon zu hören. Anstatt einem breiteren Publikum verständlich und wissenschaftlich eindeutig zu begründen, warum die Befürchtungen von Klimaforschern dennoch begründet sind, wird regelmäßig auf die 97 Prozent oder gar 99,5 Prozent der Wissenschaftler verwiesen, die angeblich an den menschengemachten Klimawandel glauben. Das ist für eine Frage von so eminenter Bedeutung ein erstaunlich schwaches Argument.

Hätte man zu Zeiten Galileos eine Befragung der damaligen Wissenschaftler durchgeführt, dürften alle Befragten geglaubt haben, dass die Sonne um die Erde kreist. Nicht umsonst wurde die Richtigkeit wissenschaftlicher Thesen bislang noch nicht durch Mehrheitsmeinung entschieden, sondern durch experimentellen Nachweis.

Auch die Orientierung an prominenten Fürsprechern hilft in dieser Frage nicht wirklich weiter. Wenn auf der einen Seite Lichtgestalten wie Trump, Putin, Bolsonaro und die AfD diese These bezweifeln, ist es dann nicht geradezu ein Gebot staatsbürgerlicher Verantwortung, nicht länger am menschengemachten Klimawandel zu zweifeln? Darauf deutet die moralische Delegitimierung unerwünschter wissenschaftlicher Positionen hin.

Irgendwann wird die Wissenschaft hoffentlich eine experimentell beweisbare Aussage über den menschlichen Anteil am Klimawandel liefern können, aus dem sich angemessene Maßnahmen ableiten lassen. Bis dahin wünscht man sich einen offenen Diskurs und mehr Gelassenheit in der Debatte.

DR. FLORIAN SCHILLING, DREIEICH

Kein Auslaufmodell

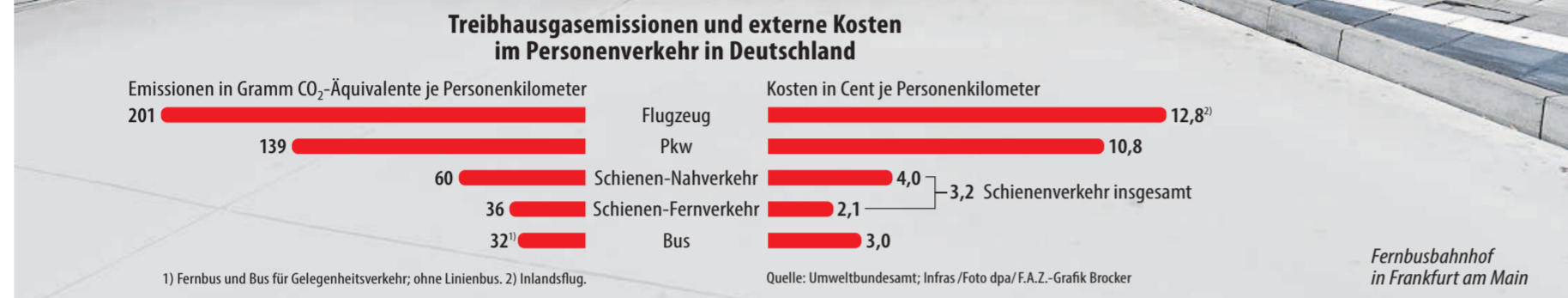
Zu „Im Schatten“ vom 7. September: Ein „Auslaufmodell“ ist die FDP mit Sicherheit nicht. Als letzte Stimme der Marktwirtschaft hat die Partei (der Autor dieses Leserbriefes gehört ihr an) in einem Umfeld wachsender Staatsgläubigkeit unstreitig ihre Existenzberechtigung. Allerdings lassen die Wahlergebnisse in Sachsen und Brandenburg sowie insbesondere bei der Europawahl den Befund zu, dass die Themenwahl der FDP und die Gefühlslage der Bevölkerung derzeit nur eingeschränkt kongruent sind. Daher sollte die FDP sich neben ihren klassischen Themen – Steuern, Mittelstand, Digitalisierung – stärker jenen Fragen zuwenden, die den Menschen wirklich unter den Nägeln brennen. Globalisierung, Digitalisierung, Migration und Klimawandel verdrängen sich derzeit zu einem immer weiter um sich greifenden Bedrohungssempfinden, welches die Bürgerinnen und Bürger an den Wirkungsmöglichkeiten herkömmlicher Politik zweifeln lässt. Es sind diese Menschen, für die die Freien Demokraten überzeugende, inkludierende Angebote entwickeln müssen.

Ein erweiterter liberaler Themenbogen reicht insoweit von der Schule über den Bereich Wohnen bis hin zum Arbeitsmarkt und von der Rente bis zur Pflege. In unseren Schulen muss noch stärker darauf geachtet werden, dass Schülerinnen und Schüler, denen das Lernen schwerfällt, in vollem Umfang mitgenommen werden. Digitale Instrumente sind dafür unverzichtbar, müssen aber durch passgenaue didaktische Konzepte und Förderansätze ergänzt werden. Ein besonderes Augenmerk sollte jungen Menschen mit Migrationshintergrund gelten, in deren Zuhause oftmals kein (oder nur wenig) Deutsch gesprochen wird. Mit Blick auf die Wohnungsknappheit genügt es nicht, im Stakkato „Bauen, bauen, bauen“ zu rufen. Natürlich müssen mehr Flächen ausgewiesen und muss im Bestand aufgestockt werden. Daneben erwarten die Menschen jedoch Maßnahmen, die kurzfristig wirken: Ein sachgerecht ausgestattetes Wohngebiet zählt ebenso dazu wie eine gezielte Aus-

Ohne Trara

Wieder thematisieren Leser in Ihren Zuschriften die Befindlichkeit im Osten der Bundesrepublik infolge der Satire-Zeichnungen von Greser und Lenz (F.A.Z. vom 13. September). Einer Frage wird meines Erachtens niemals nachgegangen im Zusammenhang mit dem vorgelegten „Abgehängtsein“: Die tägliche Arbeit der Bundesregierung (wie vermutet wird) wird nur dem deutlich, der sich der vielfach als mühsam und trocken angesehenen Aufgabe unterzieht, in den Medien das politisch Übergreifende statt das Lokale und Boulevardeske zu verinnerlichen, denn das Regieren findet nun in der Regel ohne „Trara“ statt. In der DDR dagegen war das „fortschrittlich Tätige“ und „Kümmern“ in lauten Posamententönen, Kundgebungen und Spruchbändern allgegenwärtig, ohne dass man das Geschehen aus eigenem Antrieb nachvollziehen musste. Ist diese Leerstelle ein – vielleicht sogar wesentlicher – Grund für das Empfinden, dass „die da oben“ den Osten vernachlässigen? In dem die Älteren das DDR-Ambiente in Haltung und Berichten ins Jetzt hinübertragen?

FRIEDRICH W. BELGARDT, KÖLN



FRANKFURT, 17. September. Im deutschen Fernbusmarkt ist auch sechseinhalb Jahre nach seiner Liberalisierung einiges im Fluss. Seit Anfang 2018 verzeichnet die Statistik wieder ein steigendes Linienangebot, nachdem das Wachstum zuvor zum Erliegen gekommen war – nicht zuletzt, da FlixBus durch den Aufkauf sämtlicher Konkurrenten eine Monopolstellung erlangen und die Preise anheben konnte. Nach wie vor ist das Münchener Unternehmen mit einem Marktanteil von weit mehr als 90 Prozent Monopolist im Fernbussegment. Doch könnte der jüngste Eintritt der neuen Anbieter Blablabus und Pinkbus den Wettbewerb spürbar beleben.

Zumal sich die Branche durch die verstärkte Diskussion um den Klimaschutz im Aufwind wähnt. Anfang dieser Woche kündigte FlixBus Gratisfahrten für Teilnehmer der bevorstehenden Klimademos an. Auch die sogenannte Klimaneutralität im Jahr 2030 hat sich das Unternehmen auf die Fahnen geschrieben. „Die Umwelt-effizienz des Fernbusses spielt eine immer größere Rolle“, sagt Christoph Gipp, Geschäftsführer am Berliner Beratungsinstitut Iges. Marktführer FlixBus agiere durch-



Es droht der Verkehrskollaps. Wie wir künftig mobil bleiben. Teil 11

aus als Innovationstreiber, indem er auf ausgewählten Strecken den Batterieantrieb unter Realbedingungen teste. Auch seien die Emissionswerte moderner Euro-6-Diesel nicht schlecht. Tatsächlich verweisen Branchenvertreter regelmäßig auf Zahlen des Umweltbundesamts, wonach der durchschnittliche Ausstoß von Treibhausgasen je gefahrenem Kilometer von Reisebussen sogar noch niedriger liege als der von Fernzügen der Deutschen Bahn (siehe Grafik).

Und damit nicht genug: Nach neuen Zahlen der Organisation Allianz pro Schiene sei der Bus selbst unter Einberechnung aller externen Kosten das beste Verkehrsmittel überhaupt, also einschließlich gesellschaftlicher Beeinträchtigungen wie Unfällen, Lärm und einer Verschönerung der Landschaft.

Sind Busse besser für das Klima als die Bahn?

Kein Verkehrsmittel sei so gut für die Umwelt wie der Reisebus, heißt es zuweilen. Das ist weder richtig noch falsch – sondern lässt sich schlicht und ergreifend nicht wirklich sagen.

Zwar nimmt der Bus diese Spitzenposition nur ein, wenn man die Zahlen für Fern- und Nahverkehr der Deutschen Bahn mittelt; ansonsten sind in dieser Untersuchung IC, EC und ICE klare Sieger. Mit solchen Spitzfindigkeiten will sich die Buslobby aber nicht lange aufhalten. „Die althergebrachte undifferenzierte Trennung zwischen Schienen- und Straßenverkehr bringt uns nicht weiter“, sagt Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen. Vielmehr müsse man zwischen Bus und Bahn einerseits und „den gesellschaftlich teuren Spielarten wie Pkw- und Flugverkehr“ unterscheiden. Lange Rede, kurzer Sinn: Die in der Diskussion stehende Senkung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr der Bahn brauche es zum Wohle des Klimas unbedingt auch für den Fernverkehr von FlixBus & Co.

Sind Busse genauso gut fürs Klima wie die Bahn, wenn nicht gar besser? Tatsächlich haben belastbare Vergleichszahlen Seltenheitswert. So beruhen die von der Allianz pro Schiene errechneten Werte auf Annahmen, an denen man beliebig schrauben kann, je nach Kostenabschätzung von „lärmbedingten Gesundheitskosten“ oder „Schäden an natürlichen Habitaten“. Der gesellschaftliche Nutzen durch Zeit- und Stressersparnis bleibt ohnehin

unberücksichtigt. Er privilegiert ohne Zweifel Auto und Flugzeug. Lässt man diesen Nutzen außen vor, scheint nur klar, dass Auto und Flugzeug im Verkehrssektor die größten Klimasünder sind. Ob nun aber Bus oder Bahn die makellose Klimabilanz aufweisen, lässt sich nur schwer sagen.

Das gilt umso mehr für die wohl größte Unbekannte, die sogenannten „vor- und nachgelagerten Prozesse“. Gemeint sind unter anderem die Kosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur mitsamt zugehörigem Verkehrsträger. Diese Kosten sind zwingend zu berücksichtigen, will man Bus und Bahn seriös miteinander vergleichen – und doch sind sie in den oft zitierten Zahlen des Umweltbundesamts nicht enthalten, wie eine Behördensprecherin auf Nachfrage sagte. Man stecke noch bis Jahresende in einem laufenden Forschungsvorhaben. Bis dahin könne man nur mit einer Studie dienen, die das Öko-Institut im Auftrag des Umweltbundesamts vor einiger Zeit erstellt hat.

Demnach steigen die Emissionen durch Berücksichtigung der Infrastrukturkosten im Großen und Ganzen gleich. Ob über die Distanz von 100 Kilometern also 100 Kilometer Gleise verlegt werden, deren Stahl bei der Erzeugung im Hochofen ton-

ausforderungen. Eine wachsende Zahl von Vegetariern und Veganern, aber auch insgesamt veränderte Essgewohnheiten zwingen die Produzenten, sich anzupassen. Viele potentielle Kunden kochen nicht mehr zu Hause, sondern essen in Kantinen. Um das Produkt weiterhin auch für jüngere Kunden interessant zu machen, lancierte der Schutzverband 2016 die Imagekampagne „Genuss auf meine Art“. Sie bestand aus mehreren Online-Videos, die auch provozieren sollten. Eines zeigt eine junge Frau in der klassischen Schwarzwälder Tracht, die sich in erotisch anmutender Manier den Schinken in den Mund schiebt, das andere einen bärtigen Holzhammer mit Tattoos auf dem rechten Arm, der auf dem Tisch den Schinken zerschneidet. Zudem wurde in Feldberg 2014 ein Schinkenmuseum eröffnet und 2014 der Schinkenlauf ins Leben gerufen, der seitdem jährlich stattfindet. Vorhersehbare politische Veränderungen halten die Branche ebenfalls in Atem. So hätte ein harter Brexit und ein Wegbrechen des britischen Marktes auch für den Schwarzwälder Schinken unangenehme Folgen. Finanzvorstand Andreas Göhring gibt sich dennoch optimistisch. „Man hofft dann natürlich, dass gewisse Freihandelsabkommen ausgehandelt werden, dass also hier der Warenfluss nicht gestört wird“, sagt er. Insgesamt jedoch scheint die Linie des Schutzverbands klar: Tradition und Qualität bewahren, sich jungen Kunden schmackhaft machen und das Verkaufsniveau weiter halten.

Nichts für Vegetarier: Schwarzwälder Schinken aus der Räucherammer. Foto dpa

Sind Busse besser für das Klima als die Bahn?

Kein Verkehrsmittel sei so gut für die Umwelt wie der Reisebus, heißt es zuweilen. Das ist weder richtig noch falsch – sondern lässt sich schlicht und ergreifend nicht wirklich sagen.

Zwar nimmt der Bus diese Spitzenposition nur ein, wenn man die Zahlen für Fern- und Nahverkehr der Deutschen Bahn mittelt; ansonsten sind in dieser Untersuchung IC, EC und ICE klare Sieger. Mit solchen Spitzfindigkeiten will sich die Buslobby aber nicht lange aufhalten. „Die althergebrachte undifferenzierte Trennung zwischen Schienen- und Straßenverkehr bringt uns nicht weiter“, sagt Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen. Vielmehr müsse man zwischen Bus und Bahn einerseits und „den gesellschaftlich teuren Spielarten wie Pkw- und Flugverkehr“ unterscheiden. Lange Rede, kurzer Sinn: Die in der Diskussion stehende Senkung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr der Bahn brauche es zum Wohle des Klimas unbedingt auch für den Fernverkehr von FlixBus & Co.

Sind Busse genauso gut fürs Klima wie die Bahn, wenn nicht gar besser? Tatsächlich haben belastbare Vergleichszahlen Seltenheitswert. So beruhen die von der Allianz pro Schiene errechneten Werte auf Annahmen, an denen man beliebig schrauben kann, je nach Kostenabschätzung von „lärmbedingten Gesundheitskosten“ oder „Schäden an natürlichen Habitaten“. Der gesellschaftliche Nutzen durch Zeit- und Stressersparnis bleibt ohnehin

Schwarzwälder Schinken trotz neuen Essgewohnheiten

Der Schutzverband der Hersteller blickt nach 30 Jahren auf Erfolge – und Herausforderungen

Gattungsbezeichnung gewesen wäre. Der Schutzverband aber setzte sich für den Markenschutz ein. Hans Schneckenburger, Vorstandsvorsitzender des Verbands, zeigt sich vom Zusammenhalt der verschiedenen Produzenten im Schwarzwald beeindruckt, die sich ehrenamtlich im Schutzverband engagieren. „Wir waren zwar alles scharfe Konkurrenten, aber wir wussten, dass wenn wir nichts machen, wir irgendwann alle nicht mehr da sein würden“, sagt er. Qualität hat immer noch eine hohe Priorität. Die Tatsache, dass nur 15 Prozent des für den Schinken verwendeten Fleisches aus dem Schwarzwald selbst stammen, macht dies auch nötig. So muss jeder Lieferant die Richtlinien einhalten. Mit dem Ergebnis sind die Hersteller zufrieden, der Schinken ist weit verbreitet. Nicht nur in Deutschland, sondern vielerorts in Europa.

Neue Entwicklungen stellen den Schwarzwälder Schinken jedoch vor Her-



Nichts für Vegetarier: Schwarzwälder Schinken aus der Räucherammer. Foto dpa

Von den vielen Zuschriften, die uns täglich erreichen und die uns wertvolle Anregungen für unsere Arbeit geben, können wir nur einen kleinen Teil veröffentlichen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob sie Kritik oder Zustimmung enthalten. Oft müssen wir kürzen, denn möglichst viele Leser sollen zu Wort kommen. Wir lesen alle Briefe sorgfältig und beachten sie, auch wenn wir sie nicht beantworten können.