

VON LEA HAMPEL
UND VIVIEN TIMMLER

Der Chef des indischen Restaurants bringt ihm ungefragt einen Kräutertee. Dietrich Brockhagen, Chef der gemeinnützigen Firma Atmosfair, kommt oft hierher, sein Büro befindet sich gleich die Straße herunter. Auf dem Weg liegt der Klavierbauer seines Vertrauens. Später will der 52-Jährige dort seinen Flügel besuchen, der gerade gestimmt wird.

SZ: Herr Brockhagen, können Sie den Begriff „moderner Ablasshandel“ noch hören?

Dietrich Brockhagen: Den habe ich schon zu oft gehört. 2017 wollten wir zum Reformationsstag twittern: „500 Jahre Ablasshandel, Atmosfair gratuliert.“ Haben wir dann gelassen.

Aber was sagen Sie zu dem Begriff? Wollen Sie die Standardantwort hören? Unbedingt.

Der echte Ablasshandel hat nur Druck und Angst erzeugt. Bei uns nicht, die Leute unterstützen ja Sinnvolles. Das ist der Hauptunterschied: Das Geld kommt in Ruanda oder Nepal an – und verschwindet nicht in der Tasche des Priesters.

Beide Modelle funktionieren aber über das schlechte Gewissen.

Ja, und? Studien zu dem Thema sagen, dass Menschen nicht zusätzlich fliegen, nur weil sie kompensieren. Also hilft Kompensation dem Klima, auch wenn gar nicht fliegen besser wäre. Und wenn ich mit meinem Flug fünf Tonnen CO₂ verursache, und diejenigen, deren Hütte weggeschwemmt wird, pro Jahr nur 0,1 Tonnen, dann ist ein schlechtes Gewissen angemessen – wenn ich nicht gerade auf dem Weg zu einem humanitären Einsatz bin.

Was genau passiert, wenn man diese fünf Tonnen bei Atmosfair kompensiert?

Von dem Geld finanzieren wir Projekte, die in anderen Teilen der Welt dafür sorgen, dass weniger CO₂ ausgestoßen wird. Die Kompensationszahlung entspricht den Kosten für die entsprechende Technologie vor Ort, etwa wenn wir kleine Biogasanlagen für Bauernfamilien in Nepal bauen.

„Wir kaufen keine CO₂-Zertifikate. Wir trauen den Regelungen nicht.“

Wichtig ist: Wir sind selbst in den Projekten aktiv und bekommen später von der UN die CO₂-Minderungen bescheinigt. Wir kaufen keine CO₂-Zertifikate.

Warum nicht? Wir trauen den Regelungen nicht. Aus der Praxis wissen wir, dass auch die besten CO₂-Standards Lücken haben.

Worin genau besteht der Unterschied zwischen dem Handel mit Zertifikaten und dem, was Sie machen?

Ein Händler kauft ein CO₂-Zertifikat vielleicht von einem Zwischenhändler, der kann zwei Schritte weg sein von dem, der das Projekt betreibt. Er ist nicht vor Ort. Wenn wir Photovoltaik-Panels für die ländliche Elektrifizierung von Dörfern in Afrika kaufen, können wir sagen, was wir mit dem Geld gemacht haben. Die Standards prüfen aber nicht, wie viel Geld beispielsweise wirklich in einem Projekt ankommt.

Zum Beispiel, ob eine Anlage für Biobrennstoffe ohnehin gebaut worden wäre?

Genau. Von zwei Millionen Euro, die unser Biomassekraftwerk in Indien gekostet hat, haben wir 1,8 Millionen Euro gezahlt und unterstützen es wie bei einem Einsparprogramm pro Kilowattstunde, weil der indische Tarif nicht ausreicht. Wir können ziemlich sicher sein, dass das ohne uns nicht lief. Andere würden vielleicht in einem ähnlichen Projekt nur 100.000 Euro geben – aber sie kriegen die gleiche Menge Kompensation. Klar, die CO₂-Minderungen sind da, das andere Kraftwerk läuft auch. Aber wäre es wahrscheinlich sowieso!

Viele Mitbewerber haben niedrigere Preise als Atmosfair. Woran erkennt man eine realistische Summe?

Die hängt auch von der eingesetzten Technologie ab. Aber wenn eine Tonne CO₂ in

„Für seinen Mallorca-Flug ist jeder selbst verantwortlich“

Dietrich Brockhagen ist Chef der Kompensations-Firma Atmosfair. Privat ist er noch nie geflogen – mit Moralappellen bleibt er trotzdem vorsichtig



FOTO: ANDREAS PEIN

MONTAGSINTERVIEW MIT DIETRICH BROCKHAGEN

der Kompensation deutlicher weniger als 20 Euro kostet, sollte man sich erklären lassen, wozu der Beitrag verwendet wird. Man bekommt vielleicht ein Zertifikat dafür, aber das kann wertlos sein. Und die Passagiere denken bei solchen Preisen nicht um, dass Fliegen durch die Umweltkosten eigentlich teuer ist.

Wer kompensiert bei Ihnen am häufigsten? Firmen oder Einzelpersonen?

Vor zwei Jahren war das Verhältnis noch ziemlich genau 50:50. Inzwischen sind es zu etwa 80 Prozent Privatpersonen, die haben viel stärker zugenommen.

Ist Fliegen und gleichzeitig Kompensieren nicht trotzdem Doppelmoral?

Ja, wenn es zur Dauerausrede wird. Ich bin aber bei Moral vorsichtig. Wenn man Menschen zuhört, kann man viel nachvollziehen. Es fällt mir schwer, eine Krankenschwester aus dem Ruhrgebiet zu kritisieren, die bei 2500 Euro Brutto zwei Wochen im Jahr mit der Familie nach Mallorca fliegt. Klimafragen diskutiere ich lieber auf der Grundlage von Technik- und Vermeidungsoptionen.

Sie wollen den fliegenden Vegetarier nicht gegen den radfahrenden Schnitzelfan antreten lassen. Ist es sinnvoll, beim

Einzeln anzusetzen? Was sagen Sie jemandem, der argumentiert, Kompensation bringe nichts, solange in China 180 Flughäfen gebaut werden?

Quatsch, den man oft hört. Aber ich muss doch verantworten, was ich verändern kann. Flughäfen in China kann ich nicht beeinflussen. Für seinen Mallorca-Flug ist jeder selbst verantwortlich.

Auch Firmen schicken Leute mit dem Flugzeug auf Dienstreise. Finden Sie bedenklich, wenn diese Kompensation stagniert?

Unternehmen wie Bosch, Siemens oder Daimler haben öffentlich angekündigt, klimaneutral zu werden. Statt Dienstreisen steht zu Recht die Produktion im Fokus. Da wird nun mal der Löwenanteil CO₂-frei. Wollen viele Greenwashing betreiben?

Das will ich nicht unterstützen. Aber Ausnahmen kommen vor. An uns hat sich mal ein Heizpöhlhersteller gewandt. Der Berliner Senat wollte die Pilze verbieten, die Hersteller wollten ein Zertifikat, wahrscheinlich, um zu zeigen: Ihr müsst uns nicht verbieten, wir kompensieren doch alles. Wir haben damals Nein gesagt. Außerdem: Wir müssen im Januar nicht auf dem Bürgersteig sitzen.

Aber Kreuzfahrten hatten Sie bis zum Sommer zur Kompensation zugelassen.

Wir sind die Kooperation mit Aida eingegangen, weil es eine zukunftsweisende Technologie gibt: synthetisch hergestelltes LNG aus erneuerbaren Energien, einen CO₂-freien Treibstoff für Schiffe. Es war vereinbart, diesen erstmalig zum Einsatz zu bringen. Das hat Aida aber nicht gemacht. Wollen Firmen bei uns ihre Produkte kompensieren, müssen sie zeigen, dass sie angemessene eigene Anstrengungen unternehmen. Es gilt: Vermeiden vor Reduzieren vor Kompensieren, ein maßgebliches Prinzip der internationalen Klimapolitik. Ohne Eigenbeiträge der Unternehmen schaffen wir die Ziele von Paris nicht.

Ihre Hoffnung ist, dass Sie Entwicklungsbeuern, die nicht stattfinden würden?

Es wäre ein weltweites Signal gewesen, wenn Aida vorgemacht hätte, sie tanken CO₂-neutralen Kraftstoff!

Sie haben die Kompensationsbranche quasi mitbegründet. Wann haben Sie begonnen, sich mit Umweltthemen zu befassen?

Während des Zivildienstes hatte ich gelesen, dass wir im Norden auf Kosten des Südens leben. Ich habe mich in der Flüchtlingshilfe engagiert, in der evangelischen

Studentengemeinde politische Nachtgebete organisiert und Ökofilme gezeigt.

Kam das an?

Das Interesse war mäßig. Dabei habe ich mich zur Werbung mit dem Akkordeon vor die Mensa gestellt.

Sie waren auch bei Waldbesetzungen gegen den Flughafenausbau. Wann haben Sie gemerkt: Aktivismus reicht nicht?

Als ich selbst zu verständnisvollen Polizisten nicht durchgedrungen bin. Die gingen davon aus, dass das überprüft und in Ordnung ist, wenn ein Wald für eine Startbahn abgeholzt wird. Ist es formal ja auch. Als Konsequenz habe ich mein Studium auf Atmosphärenphysik ausgerichtet und mich unter anderem mit der Klimawirkung von Kondensstreifen beschäftigt.

Danach waren Sie im Bundesumweltministerium und beim wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung. Warum haben Sie dort gekündigt?

Mir war das auf Dauer zu theoretisch. Bloß weil man Ideen verhandelt oder in einem Gutachten präsentiert, werden sie noch lange nicht umgesetzt. Alles gut und wichtig, aber ich habe es lieber praktisch.

Wie oft fliegen Sie selbst?

Privat bin ich noch nie geflogen. Als Umweltaktivist war das unvorstellbar, in so ein Ding einzusteigen. Das erste Mal überhaupt bin ich für Atmosfair geflogen, 2010 nach Nigeria, glaube ich.

War scheinbar nicht so beeindruckend.

Doch, weil ich mich an Bord richtig unwohl gefühlt habe. Auch heute mache ich beruflich in Europa alles mit dem Zug, aber nach Afrika oder Asien fliege ich aus Zeitgründen. Aber ich kriege immer noch keinen Bissen runter. Flugreisen sind für mich kein Erlebnis. Bahnreisen schon. Die nach Kyoto zur Klimakonferenz zum Beispiel.

Wie kam es dazu?

Ein britischer Forscher hatte die Idee, irgendwie bin ich auf die E-Mail-Liste geraten. Wir waren eine super Truppe. Aber es ging einiges schief. Einmal kam eine Schweineherde in den Zug, ein andermal wurde in China unser Wagen abgekoppelt, und wir standen mit unseren Rucksäcken im Nirgendwo und mussten an den Gleisen zurück. Insgesamt haben wir inklusive Fähre und Fahrrad zehn Tage gebraucht. **Trotzdem gab's nicht so viel Aufmerksamkeit wie für Greta Thunbergs Segeltrip.** Über die Kritik daran habe ich mich ziemlich geärgert. Fragen wie „Was will uns Greta damit sagen?“ sind typisch: Wir suchen Haare vor allem in fremden Suppen. Bloß weil sich in Zeiten von Instagram niemand mehr vorstellen kann, eine Sache allein aus Überzeugung zu tun.

Wie stehen Sie zu Fridays for Future?

Ich finde das super und gehe auch mal mit. Mir gefällt, dass sie lösungsorientiert sind: Früher war es bei Studenten eher Kapitalismuskritik, ganz schön theoretisch und viel Marx. Wichtig, aber heute ist es gezielter.

Die, bei denen es um Marx ging, belächeln die Schüler gern: „Da waren wir auch schon, werdet erst mal groß.“ Sie nicht?

Dadurch, dass ich in vielen Ländern war, in denen der Klimawandel bereits angefangen hat, kann ich aus eigener Erfahrung sprechen. In Nigeria kamen wir ständig in bewaffnete Polizeikontrollen. Die Gewalt, die auf dem Land entsteht, wenn auch durch den Klimawandel Lebensraum knapp wird, kann man dort mit eigenen Augen sehen. Da liegt vielleicht der Unterschied zu anderen 50-Jährigen, die das nicht kennen.

Sind Sie trotzdem optimistisch, dass wir das Zwei-Grad-Ziel einhalten können?

Dazu muss ich nicht optimistisch sein. Dass wir es können, ist keine Frage.

Aber werden wir es?

Ich würde sagen: 50/50.

Was gibt den Ausschlag, das Klimapaket? Das bestimmt nicht. Aber der Ton in den Kommentarspalten hat sich verändert.

Früher stand unter Texten zur CO₂-Bepreisung nur Hass. Heute schreiben Leute „Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass“ funktioniert nicht mehr.“ Die Politik könnte viel mutiger sein. Einer Regierung darf es nicht nur darum gehen, Wahlen zu gewinnen. Sie muss es schaffen, auch unbequeme Maßnahmen zu vertreten, Diskurse zu schaffen und so das Land umzusteuern.

PERSONALIEN

Mehr Frauen

Olaf Scholz, 61, bricht eine Lanze für Frauen. Der Finanzminister will Vereinen die Gemeinnützigkeit aberkennen, die ausschließlich Männer aufnehmen. Sein Haus bereitet eine Gesetzesänderung vor. „Vereine, die grundsätzlich keine Frauen aufnehmen, sind aus meiner Sicht nicht gemeinnützig“, sagte Scholz, der sich ab 19. November in einer Stichwahl unter den SPD-Mitgliedern um den Vorsitz seiner Partei bewirbt, in einem Interview. „Wer Frauen ausschließt, sollte keine Steuervorteile haben und Spendenquittungen ausstellen.“

Nach Angaben von Scholz (FOTO: AFP) existieren bundesweit Hunderte Vereine wie Schützengilden oder Sportklubs, die keine Frauen aufnehmen. Zuvor hatten Finanzrichter an der Gemeinnützigkeit von Männerdomänen gerüttelt. 2017

erkannte der Bundesfinanzhof einer frauenfreien Freimaurerloge die steuerlichen Vorteile ab. CSU-Generalsekretär Markus Blume lehnte Scholz' Pläne postwendend ab. AHA

Mehr Öl

Hassan Rohani, 70, Präsident von Iran, freut sich über ein neu entdecktes Ölfeld im Süden des Landes. Das Vorkommen mit einem Potenzial von 53 Milliarden Barrel (je 159 Liter) liegt in der Provinz Chuzestan, sagte der Präsident am Sonntag im Staatsfernsehen Irib (FOTO: REUTERS). Inwieweit das neue Ölfeld Iran wirtschaftlich helfen könne, müsse noch untersucht werden. Trotzdem sei die Entdeckung mit Blick auf die amerikanischen Öl-Sanktionen gegen Iran enorm wichtig, so der Präsident. Die iranischen Ölreserven werden auf 150 Milliarden Barrel geschätzt. Trotzdem steckt das ölfreiche Land wegen der amerikanischen Sanktionen in einer Wirtschaftskrise. Besonders die US-Sanktionen gegen den iranischen Ölexport, der als Haupteinnahmequelle des Landes gilt,

haben Iran schwer getroffen. Weltweit werden derzeit laut Opec knapp 100 Millionen Barrel Öl täglich benötigt. Der Bedarf werde bis 2040 noch um etwa zwölf Prozent steigen. DPA

Mehr Verständnis

Joe Kaeser, 62, sorgt mal wieder für Aufregung. Am Freitag, einen Tag nach der Bilanzvorlage, tweetete der Siemens-Chef: „Wenn ein deutscher Vorstands-Chief proaktiv sein Unternehmen auf die Zukunft ausrichtet, gilt er als ‚pathetisch‘ oder ‚philosophisch‘. Wenn ein kiffender Kollege in USA von Peterchens Mondfahrt spricht, ist er ein bestaunter Visionär.“ Im Netz wurde spekuliert, Kaeser spiele auf Tesla-Chef Elon Musk an, der eine Raumfahrtfirma führt und öffentlich Marahuana rauchte. Am Samstag tweetete Kaeser (FOTO: REUTERS) daher eine Richtigstellung: „Hier geht es doch GAR NICHT um Herrn Busch und/oder Herrn Musk.“ Es gehe darum, wie in Deutschland miteinander umgegangen werde und deutsche Firmen daher in

den Bedeutungsverlust steuerten. Tesla ist ein großer Siemens-Kunde. Kaesers Vize Roland Busch bezeichnete Musk kürzlich als „wahren Visionär unserer Zeit“. AHA/REUTERS

FORUM

Deutschlands wahre Probleme

Keine Panik: 2019 wird kein Krisenjahr. Die Politik muss trotzdem handeln – an den richtigen Stellen. Von Achim Wambach

Deutschland erlebt einen der längsten Aufschwünge der Nachkriegsgeschichte. Seit 2009 wächst das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland Jahr für Jahr. Das BIP pro Kopf ist heute 33 Prozent größer als noch vor zehn Jahren. Dieser Aufschwung ist jedoch ins Stocken geraten. Es ist wahrscheinlich, dass nach einem Rückgang des BIP im zweiten Quartal um 0,1 Prozent im Vergleich zum Vorquartal das BIP-Wachstum auch im dritten Quartal negativ sein wird. Die Verkündung dieser „technischen Rezession“ – ein Rückgang des BIP in zwei aufeinander folgenden Quartalen – obliegt dem Statistischen Bundesamt, das an diesem Donnerstag die Quartalszahlen veröffentlicht wird. Sollte die Regierung Maßnahmen ergreifen, um die Konjunktur wieder in Schwung zu bringen?

Eine Bestandsaufnahme zur wirtschaftlichen Lage liefert das Jahrgutachten des Sachverständigenrats. Die weltweite Konjunktur hat sich deutlich abgekühlt, auch in Deutschland. Die Wirtschaft ist hierzu lande konjunkturell weiterhin zweigeteilt. Während sich die Industrie in der Rezession befindet, ist der Dienstleistungsbereich robust. Die Auftragseingänge in der Industrie versprechen keine schnelle Besserung der konjunkturellen Lage, und die politischen und ökonomischen Risiken machen Investitionen trotz des Niedrigzinsumfeldes unattraktiv. Die schlechte Stimmung in der deutschen Wirtschaft spiegelt auch der ZEW-Lageindikator wider. In der Um-

frage bei Finanzmarktexperten von Oktober ist die Einschätzung der konjunkturellen Lage für Deutschland auf den niedrigsten Wert seit April 2010 gefallen. Optimismus sieht anders aus. Auch die ZEW-Konjunkturerwartungen sind weiter gefallen, immerhin nur leicht im Vergleich zum September. Das Risiko für einen Konjunkturanbruch, etwa durch weitere Eskalationen im internationalen Handelskonflikt, wird als geringer angesehen als noch im Sommer. Erfreulicherweise ist der Arbeitsmarkt robust. Die Arbeitslosenquote von 4,8 Prozent im Oktober ist auf dem niedrigsten Wert seit der Wiedervereinigung. Ebenfalls erreichen die Erwerbstätigkeit und die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung Rekordniveaus, auch wenn ihr jüngster Anstieg nicht mehr so stark war wie in den vergangenen Jahren. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Arbeitslosen zahlen massiv ansteigen werden, selbst wenn die Wirtschaft sich weiter eintrübt. Ein Grund dafür: Die Beschäftigungsentwicklung ist seit der Krise 2009 weniger an konjunkturelle Schwankungen gekoppelt.

Wie schlimm wird es also? Für das laufende Jahr erwarten sowohl die Bundesregierung als auch der Sachverständigenrat ein positives Wachstum von 0,5 Prozent. Für 2020 prognostiziert die Bundesregierung ein Prozent und der Sachverständigenrat 0,9 Prozent. Das sind zwar keine Spitzenwerte, aber zur Erinnerung: Im Krisenjahr 2009 brach die Wirtschaft um 5,7 Prozent ein.

Die Aufregung um die Konjunktur sollte nicht von den tatsächlichen Herausforderungen ablenken

Ein Blick auf vergangene Rezessionen hilft, um die jetzige Wirtschaftsabschwächung einzuordnen. Seit 1949 durchlief die Bundesrepublik Deutschland sieben Jahre mit negativem Wachstum: erstmalig nach dem Wirtschaftswunder im Jahr 1967, dann 1975 und 1982 als Folgen der Erdölkrise, 1993 nach dem wiedervereinigungsbedingten Aufschwung, 2002 und 2003 nach dem Platzen der Internetblase sowie

schließlich in der Weltwirtschaftskrise 2009. Auch wenn wir jetzt in eine technische Rezession laufen sollten, so wird doch 2019 nicht mit diesen Jahren in eine Reihe gestellt werden, da für das ganze Jahr gesehen das Wachstum vermutlich positiv sein wird. Der konjunkturelle Druck ist also überschaubar.

Sorge bereiten hingegen zwei Entwicklungen, die die konjunkturelle Eintrübung überlagern, und die es schwer machen, zu prognostizieren, wann wir wieder zu einem robusten Wachstumspfad zurückkehren werden: der Strukturwandel im Automobilsektor sowie der Rückgang des Produktivitätswachstums. Der zu erwartende Rückgang bei den Verbrennungsmotoren, die Umstellung auf Elektro- und Hybridfahrzeuge, sowie die Entwicklungen der Datenökonomie, etwa beim autonomen Fahren, stellen die Automobilunternehmen und ihre Zulieferer vor gewaltige Herausforderungen. Gleichzeitig mit diesem Strukturwandel ist ein Rückgang des Produktivitätswachstums in Deutschland zu beobachten. Während in den Jahren 1980

bis 1990 die Wirtschaft durchschnittlich um 2,6 Prozent wuchs, waren es von 2000 bis 2010 nur noch 0,9 Prozent. Dazu passt die Beobachtung, dass gerade kleine und mittlere Unternehmen seit Jahren ihre Innovationsausgaben im Gegensatz zu den Großunternehmen nicht steigern.

Die Regierung sollte also agieren, aber dabei an den richtigen Stellen ansetzen. Das primäre Problem ist nicht die Konjunktur, weshalb Konjunkturprogramme zu diesem Zeitpunkt wenig hilfreich sind. Ebenso wenig verlangt die wirtschaftliche Lage ein Aufweichen der Schuldenbremse. Die in der Verfassung festgeschriebene Schuldenbremse lässt außerdem im Gegensatz zur schwarzen Null eine Schuldenausweitung aus konjunkturellen Gründen explizit zu.

Deutschland steht vor Herausforderungen durch einen doppelten Strukturwandel: Energiewende und Digitalisierung. Wichtig wird es sein, Maßnahmen einzuleiten, um diese Herausforderungen zu bewältigen. Deshalb haben diejenigen recht, die stärkere Investitionen in die Infrastruktur fordern. Man sollte aber auch hier realistisch bleiben. Die öffentliche Bautätigkeit ist 2018 bereits um 10,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Und der allseits geforderte Ausbau von Breitbandnetzen oder Schul- und Straßensanierungen treffen auf eine ausgelastete Bauindustrie, was sich zunächst in steigenden Preisen zeigen wird. Bereits jetzt sind die Kos-

ten für den Straßenbau um 5,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Die Maßnahmen im Klimaschutzpaket der Bundesregierung, wie zum Beispiel der Ausbau der Ladesäulen und weitere Forschung im Wasserstoffsektor werden dazu beitragen, den Strukturwandel zu bewältigen. Darüber hinaus ist die in die Wege geleitete steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung hilfreich, um die Innovationstätigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen anzukurbeln und damit die Produktivität wieder in bessere Bahnen zu lenken. Die Aufregung um die konjunkturelle Abkühlung sollte nicht den Blick davon ablenken, dass die Aufgaben zur Stärkung des Wirtschaftstandorts Deutschland vielfältig und anderer Natur sind. Die strukturellen Herausforderungen sind die wahren Probleme, denen Deutschland entgegenwirken muss – damit aus einer aktuellen technischen Rezession nicht eine dauerhafte Wachstumsschwäche wird.

Achim Wambach ist Präsident des Sachverständigenrats ZEW in Mannheim und Vorsitzender der Monopolkommission. Er promoviert in Physik in Oxford, studierte dann Ökonomie in London und habilitierte sich in München. FOTO: DPA