



Interviews

01. Dezember 2023, 7.15 Uhr

Lukas Köhler, stellvertretender Vorsitzender der FDP-Fraktion im Bundestag, im Gespräch mit Philipp May

May: FDP-Verkehrsminister Volker Wissing will in Revision gehen gegen das Klimaurteil. Wie soll also Klimaschutz aussehen in Zeiten von Milliardenlöchern? Darüber können wir jetzt sprechen mit Lukas Köhler, stellvertretender Fraktionsvorsitzender im Bundestag, zuständig unter anderem für Wirtschaft, Arbeit, Soziales und Klima. Guten Morgen, Herr Köhler.

Köhler: Einen wunderschönen guten Morgen.

May: Zweifeln Sie das Urteil auch an?

Köhler: Wir werden – das hat Volker Wissing ja angekündigt – in Revision gehen, das heißt in der nächsten Instanz das Urteil entscheiden lassen. Das ist ja ein ganz normaler Prozess. Und ich bin gespannt, wie das dann ausgeht.

May: Bewährtes Mittel auch im Kampf gegen den Klimawandel, auf Zeit spielen. Zu besichtigen ja auch auf jeder Weltklimakonferenz. Ändert nur leider nichts am Klimawandel. Warum machen Sie nicht einfach das, was man machen könnte? Oder wäre das zu viel verlangt?

Köhler: Also, ich würde der Aussage widersprechen wollen, dass wir nichts für den Klimawandel tun. Ganz im Gegenteil, wir haben mit der Regierung in der Ampel extrem viele Maßnahmen unterschiedlichster Art beschlossen. Die größte und wichtigste ist sicherlich, dass wir auf europäischer Ebene unterstützt haben, dass der Emissionshandel für Verkehr und Wärme vorgezogen wird. 2027, wenn Sie in das Urteil schauen, wäre das ja auch ein Weg, wie wir das alte Klimaschutzgesetz, wie wir gerade schon gehört haben, wird das gerade überarbeitet, aber das alte Klimaschutzgesetz erfüllen könnten, indem wir zum Beispiel den Emissionshandel für Verkehr und Wärme vorziehen würden. Wir schlagen als freie Demokraten ja vor, das schon 2025 einzuführen.

May: Jetzt gibt es ja ganz andere konkrete Maßnahmen, die beschlossen werden, beispielsweise ein Tempolimit. Es wäre so einfach. Warum sind Sie so strikt dagegen?

Köhler: Das Tempolimit ist ja lange schon in der Diskussion. Es ist ja eher eine symbolische Maßnahme, um den Klimaschutz umzusetzen. Und für uns gilt immer, wenn es nicht nötig ist, ein Gesetz zu machen, dann ist es nötig, keins zu machen. Insbesondere dann, wenn – wie beim Tempolimit – die Einschränkung der Freiheit überwiegen würde. Aus unserer Sicht ist ja nicht die Maßnahme, sozusagen in eine einzelne Technologieregelung zu gehen, sinnvoll, sondern wir müssen die CO₂-Emissionen so schnell wie möglich, so deutlich wie möglich begrenzen und das am besten mit einer CO₂-Grenze, mit einem CO₂-Limit. Alles, was sie darüber ausstoßen würden, wird ja verboten werden und damit können sie absichern, dass Klimaschutz gelingt. Das machen sie dann auch noch kosteneffizient. Und das ist – auch wissenschaftlich bestätigt – das beste Instrument.

May: Ja, Einschränkung der Freiheit, ein Tempolimit, das sagen Sie. Das ist eine Einschätzung, zu der man in Deutschland seit Jahren, Jahrzehnten exklusiv kommt. Es gibt, glaube ich, kein anderes Land, irgendein Land in Afrika – wissen Sie möglicherweise –, hat auch kein Tempolimit, sonst weltweit alle Länder haben ein Tempolimit auf Autobahnen.

Köhler: Genau. Das ist so ein bisschen ... meine Mutter hat immer gesagt, wenn alle von einer Brücke springen, springe ich nicht hinterher. Und ob andere Länder das so machen, das können andere Länder für sich entscheiden. Wir treffen diese Entscheidung für uns hier in Deutschland anders. Deswegen ist das, glaube ich, auch völlig in Ordnung.

May: Herr Köhler, jetzt gäbe es ja sogar Maßnahmen, die nicht nur einen Effekt aufs Klima hätten, sondern auch noch dringend benötigte Milliarden für den Haushalt bringen würden. Stichwort klimaschädliche Subventionen. Die Pendlerpauschale beispielsweise kostet alleine sechs Milliarden Euro. Muss ja nicht sein.

Köhler: Also, wir diskutieren ja gerade alle Maßnahmen und ich glaube, es ist auch sinnvoll, dass die Bundesregierung und auch das Parlament, die Ampel gemeinsam entscheiden, welche Maßnahmen wir nutzen, um zum Beispiel Einsparungen vorzunehmen. Sicherlich liegen da auch unterschiedlichste Subventionen auf dem Tisch. Ich glaube tatsächlich, wenn man mal in den Bericht des Umweltbundesamtes zu umweltschädlichen Subventionen schaut, ist der größte Block der soziale Wohnungsbau. Da habe ich bisher noch nicht gehört, dass wir da besonders rangehen sollen. Das wäre auch aus meiner Sicht schwierig. und auch bei der Pendlerpauschale, da handelt es sich ja nicht klassisch um eine Subvention,

sondern da geht es darum, die Menschen dabei zu unterstützen zur Arbeit zu kommen. Und das übrigens, egal auf welchem Weg. Und es ist ja auch nur eine Pauschale. Also, es ist ja durchaus so, dass Sie durch diese Pauschale es einfacher und unbürokratischer machen, die Menschen zu entlasten.

May: Und wieso egal auf welchem Weg?

Köhler: Na, sie können mit dem Rad fahren und die Pendlerpauschale bekommen oder sie können mit der Bahn fahren. Und deswegen ist das, glaube ich, kein Problem. Warum das allerdings immer aufgeführt wird, ist ja, dass viele Menschen – gerade im ländlichen Raum – mit dem Auto zur Arbeit müssen. Und die können nicht einfach umsteigen. Und die müssen ja aber trotzdem zur Arbeit. Und es ist ja auch gut, dass Menschen in Deutschland arbeiten. Und deswegen müssen wir die natürlich auch weiterhin entlasten.

May: Okay. Wenn Sie jetzt sagen, man kann auch mit dem Rad fahren, man kann auch mit der Bahn fahren, das stimmt ja nur teilweise. Die Pendlerpauschale, wissen Sie selbst, ist bei maximal 4.500 Euro im Jahr gedeckelt. Mehr gibt es nicht. Nur bei Autofahrern, da gibt es keine Grenzen. Autofahrer sind von der Deckelung ausgenommen. Passt eine Subvention, die sich hauptsächlich an Autofahrer richtet und nur für Autofahrer auch wirklich richtig lohnt, noch in die Zeit?

Köhler: Also, ich glaube, 4.500 ist gewählt, weil das die Bahn-Card 100 ungefähr abdeckt. Das heißt, für das Bahnfahren können sie quasi ja nicht mehr Kosten als diese aufrufen. Und genau das ist ja auch Hintergrund der Frage. Das ist ja genau die Frage, vor der wir stehen. Wir müssen Klimaschutz so gestalten, dass die Menschen da mitmachen können, und dass die Menschen so entlastet werden, wie sie das bestmöglich hinbekommen. Wie gesagt, wenn sie auf dem Land leben, haben sie keine Wahl, wenn nur einmal am Tag der Bus kommt, den zu nehmen. Und ich glaube, es tut uns sehr gut – und das haben wir auch in der Diskussion zum Beispiel ums EEG gesehen –, dass wir die Menschen mitnehmen beim Klimaschutz und keinen Klimaschutz gegen sie machen.

May: Okay. Was ist mit dem Dienstwagenprivileg? Eine massive Autosubvention und vor allem eine massive Subvention der deutschen Steuerzahler von spritschluckenden, gehobenen Mittel- und Oberklassewagen – ein bekanntes, rein deutsches Phänomen. Kostet zwei Milliarden Euro.

Köhler: Genau. Also, wie gesagt, wir können durch alle Einzelmaßnahmen gehen. Ich werde jetzt nicht sagen, wir nehmen die eine Maßnahme, schaffen die andere ab.

May: Aber es ist alles auf dem Tisch?

Köhler: Im Moment ist es in der Diskussion, natürlich. Wenn wir sagen, wir werden die Schuldenbremse nicht auflösen und wir werden keine neue Notlage ausrufen und wir werden keine Steuererhöhungen machen, müssen wir natürlich Einsparungen vornehmen. Und wir werden mit absoluter Sicherheit über alle Einsparmöglichkeiten sprechen. Wir sehen bei so was wie der Pendlerpauschale oder dem Dienstwagenprivileg noch nicht den großen Hebel, weil es andere Themen löst und andere Probleme löst. Aber natürlich wird das gerade intern alles diskutiert.

May: Und wie ist Ihre Haltung jetzt dazu, zum Dienstwagenprivileg? Kann das weg?

Köhler: Zum Dienstwagenprivileg – da müssen wir mal diskutieren, ob das ein Privileg ist. Auch übrigens sorgt das Dienstwagenprivileg, wenn man das so nennen möchte, dafür, dass wir ja auch zum Beispiel E-Mobilität anreizen. Und da haben wir ein Riesenproblem, weil es keinen Sekundärmarkt gibt. Und – und das muss man auch sagen – das sogenannte Dienstwagenprivileg sorgt in Deutschland dafür, dass wir eine funktionierende Automobilindustrie haben, die wir nicht gefährden würden. Deswegen wäre ich eher skeptisch, das abzuschaffen. Wie gesagt, wir diskutieren über alles, aber gerade bei dem Thema ... und wir haben natürlich auch die Diskussion um den Verlust von Arbeitsplätzen, insbesondere vor einem Urteil, das ja dafür sorgt, dass wir noch sehr viel deutlicher die Schuldenbremse einhalten müssen – auf der anderen Seite müssen wir natürlich für wirtschaftliche Entwicklung und wirtschaftliches Wachstum sorgen.

May: Und das ist auch der Grund beispielsweise, warum Sie nicht – wie alle anderen Länder um uns herum – das Dienstwagenprivileg, um es jetzt mal so zu nennen, nicht an den CO₂-Ausstoß koppeln, weil deutsche Autobauer halt einfach diese großen Spritschlucker produzieren, die teuren.

Köhler: Ja, schauen Sie, das Vorgehen der FDP ist ja ein anderes. Wir sagen, CO₂ muss an der Quelle bepreist werden. Und das ist das wesentliche Instrument, wie wir Klimaschutz sinnvoll umsetzen können. CO₂ begrenzen heißt, wir ziehen ein CO₂-Limit ein, das sinkt so ab, dass wir unsere Ziele auch wirklich einhalten. Das ist der Emissionshandel. Und die

Restmenge dieses CO₂-Ausstoßes, die müssen sie irgendwie verteilen. Und das können sie über den Markt machen und dann absichern, dass wirklich dieses Limit eingehalten wird. Und deswegen ist es doch viel klüger, dafür zu sorgen, dass die einzelne Tonne CO₂-Ausstoß reduziert wird und wir nicht auf die einzelnen Technologien gucken. Beim FCKW, sagen wir mal, als wir damals die Ozonschicht retten mussten, haben wir auch nicht den Kühlschrankschrank verboten, sondern das Klimagas, in dem Fall das FCKW. Und heute geht es eben um CO₂ und andere Treibhausgase.

May: Sagt Lukas Köhler, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der FDP, unter anderem zuständig für Wirtschaft und Klima. Herr Köhler, vielen Dank für das Gespräch.

Köhler: Vielen Dank.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.