

**MDR Aktuell – Kempferts Klima-Podcast**

Mittwoch, 30. Mai 2024

Thema: Greenwashing, Öl-Konzerne, „Klimadiesel“

**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)

**Links zur Sendung:**

Bericht US-Kongress:

<https://www.budget.senate.gov/Chairman/newsroom/press/new-joint-bicameral-staff-report-reveals-big-oils-campaign-of-climate-denial-disinformation-and-doublespeak/>

Besser leben. Der BAYERN 1 Nachhaltigkeitspodcast:

<https://www.ardaudiothek.de/sendung/besser-leben-der-bayern-1-nachhaltigkeitspodcast/13785130/>

Anmeldung MDR-Klima-Update:

<https://1.ard.de/klima-update>

**Marcus Schödel**

Hallo und willkommen! Ich bin Markus Schödel, in diesem Podcast sprechen wir über die Klimakrise und zwar mit der renommierten Klimaökonomin 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**

Ich bin, als ich mich auf diesen Podcast vorbereitet habe, mal auf die Internetseiten der großen Ölkonzerne gegangen, Shell, BP, Exxon und Chevron. Überall steht was von Nachhaltigkeit, von Klimazielen, die man erreichen möchte. Und ja, alle Konzerne wollen die Energiewende. Frau Kempfert man würde es den Konzernen so gerne glauben, oder?

**Claudia Kempfert**

Ja, man würde es wirklich gerne glauben. Aber man muss dann auch die Taten anschauen, die die Konzerne machen und nicht nur die Worte. Und da passiert eben viel, viel zu wenig und insofern wäre das schön. Also, ich fände es super, wenn die Konzerne das auch endlich mal umsetzen würden, was sie da sagen. Aber leider passiert das eben viel zu wenig.

**Marcus Schödel**

Nicht nur Sie sind skeptisch, Frau Kempfert. Die Ölkonzerne als Retter des Klimas, auch ein neuer Bericht aus dem US-Kongress lässt daran erhebliche Zweifel aufkommen. Dort stehen viele Beispiele drin, wie die Ölkonzerne Greenwashing betreiben und mit welchen Methoden sie Kritiker einschüchtern mit dem Ziel, dass sie weiter ungestört Geld verdienen können mit Öl und Gas. Die Ölkonzerne starten Forschungsprojekte für Biokraftstoffe aus Algen, obwohl sie wissen, dass die Kraftstoffe keine Lösung in der Klimakrise sind. Die Ölkonzerne infiltrieren amerikanische Spitzenuniversitäten, um die Forschung in ihrem Sinne zu beeinflussen, Forscherinnen und Forscher gefügig zu machen. Ölkonzerne sprechen sich öffentlich für Umweltschutz aus. Gleichzeitig betreiben sie hinter verschlossenen Türen Lobbyarbeit für weniger Umweltschutz. Außerdem setzen sie Journalisten unter Druck und behindern Aufklärungsarbeiten. Das sind, so im Groben, die Vorwürfe in dem Bericht, Frau Kempfert. Sie sagen uns im Detail, was da drinsteht, und ordnen uns den Bericht ein. Zweites großes Thema in dieser Folge sind die Elektroautos. Die USA wollen sich vor chinesischen Billigimporten schützen und planen eine massive Erhöhung der Zölle. Was bedeutet das für den europäischen Markt? Landen die chinesischen Autos jetzt alle bei uns? Wie sollte sich die EU verhalten? Und wir beantworten die Frage eines Hörers. Er will wissen, ob er sich ein neues Elektroauto kaufen soll oder ob es nicht sinnvoller wäre, seinen alten Verbrenner umzubauen. Das müsste doch eigentlich umweltfreundlicher sein, weil man keine neue Karosserie herstellen muss. Auch in dieser Folge also wieder 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.

Frau Kemfert, wir beschäftigen uns heute mit einem Bericht, den zwei Ausschüsse im US-Kongress herausgegeben haben, der von den englischsprachigen Medien aufgegriffen wurde, bei uns in Deutschland aber wenig Beachtung gefunden hat, obwohl er eigentlich wirklich brisant ist. In dem Bericht geht es darum, welche brachialen und fragwürdigen Methoden die Ölkonzerne heute anwenden, um sich ein grünes Image zu verpassen, um ihre Öl- und Gasgeschäfte in Ruhe weiter betreiben zu können. Bevor wir uns den Bericht näher anschauen, Frau Kemfert, wie ist der Bericht entstanden? Und was macht den Bericht so besonders?

#### **Claudia Kemfert**

Ja, das ist wirklich ein sehr, sehr bemerkenswerter Bericht und mich wundert, dass auch so ein bisschen, dass es in der deutschen Öffentlichkeit so gar nicht oder zumindest habe ich so wahrgenommen, nicht so wirklich eine breite Öffentlichkeit erreicht hat. Aber es ist wirklich ein sehr, sehr interessanter Bericht. Da geht es um Zehntausende Dokumente, wirklich über Jahre laufende Untersuchungen, wo die Ölkonzerne entsprechend untersucht wurden. Und die Informationen, die man dort gefunden hat, sind wirklich brisant. Wir sprechen ja gleich noch drüber. Da geht es um interne E-Mails, die wirklich auch Einblicke geben in das Denken und Handeln der Ölkonzerne. Und diese Klimaleugnungs-Kampagne, wissen wir ja schon länger, dass die Ölkonzerne sowas machen. Aber hier zeigt sich jetzt doch noch einmal einerseits die Dimension dieser, ja, Aktionen und eben auch, wie perfide vorgegangen wird. Und es gibt jetzt Transparenz darüber mit eben diesem Bericht. Und das finde ich wirklich, wirklich bemerkenswert, dass man sich da so viel Zeit genommen hat. Das ist ja auch im Rahmen eines, ja, parlamentarischen Verfahrens, was entstanden ist und man hier die breite Öffentlichkeit informiert darüber. Und das ist ja sehr bemerkenswert. Das ist ja in

Deutschland nicht denkbar, dass man da jetzt so eine breite Berichterstattung auch aus dem Parlament heraus erwarten dürfen. Und das finde ich an der Stelle wirklich sehr, sehr interessant.

#### **Marcus Schödel**

Hinter dem Bericht stehen vor allem zwei Politiker, der Abgeordnete Jamie Raskin und der Senator Sheldon Whitehouse. Beide Politiker sind Demokraten. Würden Sie sagen, dass der Bericht parteipolitisch gefärbt ist oder sind die Dokumente so eindeutig, dass man ja schon von klaren Fakten sprechen kann?

#### **Claudia Kemfert**

Ich würde schon sagen das sind wirklich klare Fakten, die hier zusammengestellt wurden. Man braucht halt immer Verantwortliche, die das in die Hand nehmen. Das ist ja daran wirklich, wirklich bemerkenswert. Es ist ja schwierig, überhaupt Politikerinnen zu finden, die sich mit Big Oil anlegen und das ist hier an der Stelle eben passiert. Diese Dokumente sind öffentlich einsehbar, sind Fakten, die sich auch nachprüfen lassen. Und es lohnt sich auch, mal da reinzuschauen, auch für alle anderen. Der ist ja frei zugänglich dieser Bericht. Und...

#### **Marcus Schödel**

Ich packe Ihnen den auch in die *Shownotes*, so dass wirklich jeder, der hier zuhört, da draufklicken kann und das selber nachlesen kann.

#### **Claudia Kemfert**

Würde ich auch tatsächlich mal empfehlen, sich das durchzulesen. Aber jetzt nicht ganz, aber zumindest Teile davon. Aber diese Demokraten, die eben dieses *House-Oversight-Committee* initiiert haben, das ist ja auch zusammen mit dem Haushaltsausschuss des Senats durchgeführt worden, gab viele Anhörungen, viele Dokumente, die da durchsucht worden sind, viele E-Mails, die eben auch durchgegangen wurden. Und eben diese ganzen Kampagnen, die die Öffentlichkeit da irritiert haben und auch in die Irre geführt haben von Big Oil, wurden eben hier zusammengestellt. Und deswegen würde ich eher sagen, das sind wirklich Fakten, die man nachlesen kann. Und da ist

jetzt wenig Parteipolitik im Hintergrund. Ich würde eher vermuten, das sind die, die das machen, hier sie sich eben mit Big Oil anlegen und andere Parteien, gerade die Republikaner, machen das natürlich nicht. Die eher verwoben sind mit Big Oil und das ist ja immer das Problem, generell in der Politik, dass das eher nicht gemacht wird, weil man da Sorge hat, dass da dann negative Wirkungen entstehen. Und deswegen glaube ich einfach, es ist hier nicht Parteipolitik, sondern einfach Mut, der dahintersteht und eben auch die Öffentlichkeit zu informieren über diese Dinge. Und das finde ich auch sehr gut und auch sehr bemerkenswert.

#### **Marcus Schödel**

Dann schauen wir mal auf den Inhalt des Berichts. In dem Bericht kommt ziemlich deutlich raus, dass sich die Strategie der Ölkonzerne in den letzten Jahren verändert hat. Es gab eine Zeit, da haben die Ölkonzerne den Klimawandel geleugnet, haben versucht, Zweifel zu streuen, ob der Mensch wirklich am Klimawandel schuld ist. Das funktioniert nicht mehr so richtig, weil die Auswirkungen inzwischen jeder spüren kann, sich Tatsachen nicht mehr leugnen lassen. Also, haben die Ölkonzerne ihre Taktik geändert. Jetzt versuchen sie, sich als Teil der Lösung zu präsentieren und machen versprechen, die sie nicht halten können, betreiben also Greenwashing. In dem Bericht wird ein Beispiel genannt, nämlich Biokraftstoffe aus Algen. 2008, vielleicht kann sich da ein oder andere noch erinnern, haben die Ölkonzerne angekündigt, solche Biokraftstoffe entwickeln zu wollen. Frau Kiefert, was genau hatten die Konzerne da 2008 versprochen und was ist daraus geworden?

#### **Claudia Kiefert**

Ich erinnere mich da auch noch so gut dran, also 2008. Ich war da auch mal bei einer Veranstaltung von denen und da haben wir über algenbasierte Biokraftstoffe gesprochen. Ich erinnere mich da noch gut daran. Also...

#### **Marcus Schödel**

Es gab auch viele Schlagzeilen dazu.

#### **Claudia Kiefert**

Genau. Und diese algenbasierten Biokraftstoffe, die wurden öffentlich als innovative, kohlenstoffarme Technologie angepriesen, die eben die Wunderlösung ist, als Ersatz zum Öl und dass Programme da eingesetzt werden sollten und diese Bio-Fuel-Programms Talking Points, also auch so Gesprächspunkte, zum alten Biokraftstoff Programm haben die aufgesetzt. Und ich war auch bei einer Veranstaltung, erinnere ich mich eben auch nach dran, dass sie gesagt haben, dass jetzt große Investitionen in Algenbiokraftstoffe getätigt werden, dass aber jetzt intern eben rauskam, und das ist ja sehr, sehr interessant, dass sie diese Technologie zwar angepriesen haben, aber nicht wirklich in Forschung und Entwicklung investiert haben und dann die Programme sogar ganz eingestellt wurden. Also ich meine, so ein bisschen war das ja absehbar. Ich war damals auch sehr, sehr skeptisch. Also, wie viel Algen will man da überall irgendwo produzieren? Und da gab es ja auch nie irgendwie so ein, so eine konkrete Bewertung darüber, wie das dann ausgestaltet werden sollte, sodass das schon von Anfang an immer so ein bisschen nach Greenwashing klang. Aber zumindest haben sie damals mal gesagt, ja, wir investieren ganz viel in eben diese Algen-Biokraftstoffe, das ist die Wunderlösung der Zukunft und das ist eben so nicht passiert. Also, sie haben mehr Geld in die Imagewerbung ausgegeben als wirklich in das eigentliche Projekt. Und das ist so das perfide da dran. Und das macht der Bericht hier deutlich, dass das so passiert ist, ja.

#### **Marcus Schödel**

Also, das fand ich nämlich auch wirklich bemerkenswert, dass die nach außen hin das als Wunderlösung präsentiert haben und in den internen Dokumenten ist einzulesen, dass sie selbst eigentlich gar nicht davon überzeugt waren und dann auch vergleichsweise wenig investiert haben. Also, Exxon hat, glaube ich, nur doppelt so viel in die Forschung gesteckt wie in die Werbung.

#### **Claudia Kiefert**

Ja, genau.

**Marcus Schödel**

Das heißt, die haben wirklich, übertrieben gesagt, fast so viel Geld für die Werbung ausgegeben wie für die eigentliche Forschung. Und um das noch mal ganz klar zu sagen, alle Programme sind eingestellt worden.

**Claudia Kemfert**

Ja, genau. Alle Programme sind eingestellt worden, das sagte ich ja eben schon, da ist wahnsinnig viel Geld für Werbung ausgegeben worden. Da geht es mehr um Image als um das eigentliche Projekt. Und insofern ist das wirklich eine Scheinlösung. Und von denen gibt es ja eine ganze Menge, die mir auch bekannt sind, über die wir auch schon öfters mal gesprochen haben, aber in dem Bericht eben auch nachzulesen sind.

[0:10:28]

**Marcus Schödel**

Ich sage nur, CCS- und CCU-Technologie, wir haben ja schon öfter darüber gesprochen.

**Claudia Kemfert**

Wir sprachen schon öfters mal drüber, genau.

**Marcus Schödel**

Also, diese Technologien, bei denen zum Beispiel bei Gaskraftwerken das CO<sub>2</sub> abgeschnitten wird und dann unter der Erde oder unter dem Meer das CO<sub>2</sub> gelagert wird, im besten Fall sogar weiterverwendet werden kann. Auch da, öffentlich loben die Konzerne die Technologien über den grünen Klee, intern haben sie erhebliche Zweifel. Also, was denken die Konzerne wirklich über CCS und CCU? Das steht, glaube ich auch in dem Dokument.

**Claudia Kemfert**

Genau und das finde ich eben auch so interessant, weil das ja auch immer das ist, was wir auch feststellen oder was wir eben auch öffentlich sagen und uns dann immer reingegrätscht wird und irgendwie da übel nachgesprochen wird. Aber intern bestätigen die das sogar. Also, denn das ist ja auch wissenschaftlich bestätigt. Also, diese CCS-Technik ist eher als eine Technik, Sie haben es ja eben beschrieben, wo man fossile Kraftstoffe oder fossile Energien nutzt und dann das CO<sub>2</sub> abscheidet,

einlagert, eher eine Technik, um eben diese fossilen Geschäftsmodelle länger am Leben zu halten. Deswegen wird diese CCS-Technik gehyped. Man will eben fossile Energien länger nutzen. Die Konzerne machen Milliarden Gewinn und wollen dafür eben diese CCS-Technik, auch dafür Subventionen haben, Steuerzahlergeld, und intern, das sagen eben diese Dokumente sehr deutlich, räumen sie ein, dass die Technik teuer wird, dass sie ohne Subventionen der Regierung gar nicht skaliert werden kann und das... Damit widersprechen sie diesen öffentlichen Werbekampagnen zum Beispiel auch von BP. So steht es da auch drin. Und dass sie dann eben auch sagen, ja, im großen Maßstab ist es überhaupt gar kein Geschäftsmodell, ist es wirtschaftlich gar nicht rentabel. Man bräuchte sehr, sehr hohe CO<sub>2</sub>-Preise, um den Einsatz wirklich förderlich machen zu können, gerade auch CCUS, was nicht heißt, dass man es nicht nutzen kann irgendwann.

Wird reden, ja auch jetzt aktuell auch in Deutschland. Das Gesetz wird verabschiedet, und man ermöglicht es. Wir sehen es nach wie vor extrem kritisch, bleibe auch dabei, weil hier transparent wird, dass es eben eine Alibi-Geschichte ist, das war es von Anfang an. Ich erinnere mich in Deutschland. Wir hatten ja Diskussion auch um den Dreh 2008, als damals hier noch Kohlekraftwerke genehmigt wurden, immer mit dem Hinweis, es muss CCS-ready sein. Und wir haben damals immer gesagt, das ist ja nur eine Verlängerungsmethode für Kohle. Wo sind eigentlich heute die ganzen CCS-ready-Kraftwerke? Und das wird gar nicht hinterfragt, auch nicht öffentlich. Und genauso ist es jetzt aktuell, wenn ich Wasserstoff-ready höre. Auch das ist ja technisch gar nicht so darstellbar, wie es eigentlich ist. Auch wieder eine Alibiveranstaltung, um eben fossile Geschäftsmodelle länger am Leben zu erhalten. Ja, man muss es immer im Hinterkopf haben, ist es ist ja nicht so, dass die Wissenschaft das nur sagt. Aber hier hat man mal einen Beleg, dass die Konzerne das sogar selber einräumen. Und das ist natürlich schon bemerkenswert.

### **Marcus Schödel**

Und trotzdem ist es erstaunlich, dass die Kampagnen trotzdem immer wirken. Ja, selbst der Weltklimarat IPCC geht ja davon aus, dass die CCS und CCU-Technologien unverzichtbar sein werden. Also irgendwie...

### **Claudia Kemfert**

Genau. Aber da würde ich ganz gern was dazu sagen, weil da haben wir eine Studie zu erstellt und auch massiv kritisiert, schon seit Jahren, weil... Das liegt daran... Also immer der IPCC sind eben Studien, die da zusammengefasst werden. Und diese Studien basieren auf Energieszenarien, an denen wir auch teilweise beteiligt sind. Aber, wo die Annahmen hinter diesen Modellen zu hinterfragen sind, weil sie sehr, sehr niedrige Kosten haben für CCS und CCUS oder auch at-home und sehr hohe Kosten immer für erneuerbare Energien. Und das führt dazu, dass eben CCS in diesen Modellen dann auf einmal kommt, als Technik, um diese Klimaziele zu erreichen. So ein bisschen auch als Wundertüte. Klar, CCS ist auch eine Aufforstung und so weiter. Aber das kann man ja gar nicht in dem Sinne hochskalieren, um die vielen Emissionen zu neutralisieren. Aber hier muss man deutlich auch IPCC kritisieren.

Das tun wir auch, auch kürzlich bei einer Jahrestagung, wo ich leider nicht persönlich hingehen konnte, aber dennoch meine Kritik da zum Ausdruck gebracht habe an diesen Modellergebnissen, wo man wirklich hinterfragen muss, was dahintersteht, weil diese Wundertüte CCS, die gibt es eben nicht. Oder wie der Bericht ja auch bestätigt, man sehr hohe CO<sub>2</sub>-Preise haben müsste, die völlig unrealistisch sind in der Realität, um das wirklich im Einsatz zu haben, gerade auch in dem großen Stil, wie die Szenarien das errechnen. Also, da das dringende Plädoyer auch noch mal an der Stelle die Modelle und deren Annahmen, kritisch zu hinterfragen und auch Modellergebnisse in den IPCC hineinzunehmen, die hundert Prozent erneuerbare Energien Szenarien zeigen. Nicht nur wir, sondern auch zig andere Studien weltweit gibt es dazu, die nicht im IPCC berücksichtigt werden oder zumindest so gut wie gar nicht. Und das

muss sich dringend ändern. Also, das ist nur so eine Randnotiz zum Thema CCS, weil das ist auch eine Baustelle, wo wir auch aktiv, ja, mit beteiligt sind, weil wir auch Energiesystem-Modelle machen. Aber wo man auch deutlich sagen muss, die Annahmen müssten hier hinterfragt werden.

### **Marcus Schödel**

Also, auch eine Kritik am IPCC und ja auch eigentlich an der Bundesregierung, die das ja jetzt auch erlauben will, zumindest unter der Nordsee. Frau Kemfert, in dem US-Bericht wird auch beschrieben, wie die Ölkonzerne mit den amerikanischen Universitäten zusammenarbeiten, wobei zusammenarbeiten hier vielleicht das falsche Wort ist. Man müsste eher sagen, infiltrieren oder unterwandern. So habe ich das zumindest verstanden. Die Ölkonzerne haben Methoden entwickelt, um sich die Forschung gefügig zu machen, auch in hochangesehenen Einrichtungen wie der Harvard University oder im Massachusetts Institute of Technology. Wie genau gehen die Ölfirmen da vor? Können Sie das mal beschreiben?

### **Claudia Kemfert**

Ja, also, das ist wirklich krass, als ich das gelesen habe, ganz ehrlich, also aus der Wissenschaft heraus, unvorstellbar. Also, das ist wirklich nicht das, was Wissenschaft macht, dass man Forschungsgelder bekommt und dann eine bestimmte Lösung hinschreibt. Wissenschaft errechnet oder erarbeitet immer Lösungen, die das arbeiten, was eben technischer oder wirtschaftlicher oder wissenschaftlicher Stand ist und nicht das, was ein Auftraggeber hören will. Und die Wissenschaft ist an der Stelle neutral, beziehungsweise folgt ihren eigenen Kriterien und auch ihren Qualitätskriterien. Und das kann überhaupt nicht sein, dass Auftraggeber in der Form tatsächlich beeinflussen. Und ich habe das jetzt nicht verfolgt, was in Harvard oder beim MIT passiert ist. Aber da müssen Köpfe gerollt sein, an der Stelle, weil wenn das jetzt öffentlich ist, ist das ein massiver Skandal und darf überhaupt nicht passieren. Und ich weiß aber auch an den amerikanischen Universitäten, aber auch in England,

wird das seit längerem diskutiert, dass viele Universitäten ja auch nicht nur Forschungsgelder bekommen für Aufträge, sondern eben auch teilweise fossile Unternehmen an den Universitäten mit beteiligt sind. Und das ist natürlich ein großes Problem. Gerade wenn, so wie hier, jetzt erzähle ich das, was Sie fragten, deutlich wird, dass die Forschung beeinflusst wird, dass eben nicht unabhängig geforscht werden kann. Forschung ist unabhängig und muss immer unabhängig sein und muss das erarbeiten, was wirklich auch der Stand der Forschung ist. Und hier ist es tatsächlich so, dass...

#### **Marcus Schödel**

Genau, das wollte ich nämlich fragen, wie das genau abläuft.

#### **Claudia Kemfert**

Dass die Öl-Konzerne, diese strategischen Partnerschaften mit den Universitäten eingehen, um ihrer Täuschungskampagnen einer Glaubwürdigkeit zu verleihen. Und das ist das Krasse daran und der Skandal, weswegen ich hier so reagiere, ist tatsächlich, dass die Unternehmen dann eben diese finanzierten Partnerschaften mit akademischen Einrichtungen eingehen, um Glaubwürdigkeit zu erhöhen. So steht das auch in dem Bericht, um akademische Forschungsprogramme so zu gestalten, dass sie Studien liefern, um eine verlängerte Lebensdauer von Öl und Gas zu unterstützen, um daraus eben Forschungsergebnisse zu ihrem Vorteil zu nutzen und auch den Zugang zu politischen Entscheidungsträgern zu verbessern. Das ist so krass. Allein als ich das gelesen habe. Ich bin jetzt ein bisschen hier, weil ich aus der Wissenschaft komme und auch vom Stuhl gefallen bin, als ich das gelesen habe, sehen Sie mir das etwas nach, bin ich jetzt etwas erschüttert. Allein wenn ich es erläutern muss, was da passiert ist.

#### **Marcus Schödel**

Wir reden ja auch nicht von Bruchbuden. Wir reden jetzt hier wirklich von hoch angesehenen Einrichtungen.

#### **Claudia Kemfert**

Von hoch angesehenen Forschungseinrichtungen und Universitäten. Das ist ein derart krasser Skandal, wo ich jetzt nicht genau weiß, wie es da abgelaufen ist. Aber wenn das in Deutschland passiert wäre, auch die Transparenz darüber offenzulegen, dann ist das ein unglaublicher Skandal. Und diese, diese Zusammenhänge auch, dass hier gesagt wird, wir arbeiten mit Akademikern zusammen, um unsere Geschäftsmodelle weiter ausrichten zu können auf fossile Unternehmen und diese Dokumente, das ja auch belegen, dass da eben aktiv Personen, Organisationen dabei sind, wo gesagt wird, die unterstützen wir, weil die sind uns wohlgesonnen. Und die, die uns kritisch gegenüberstehen, die beobachten wir in den sozialen Medien. Und da läuft mir wirklich so ein kalter Schauer den Rücken runter. Oder, also, ich kann es nicht anders beschreiben, weil es ist immer so eine Vermutung, ja, auch. Ich persönlich ja auch oder auch andere Forscherinnen, die das ja auch erleben, wenn man sich gegen fossile Energien äußert. Was man da abkriegt, auch in den sozialen Medien, was da los ist und welche Troll-Armeen da irgendwie über einen herfallen.

Und hier steht in dem Bericht drin, dass sie tatsächlich so etwas machen. Also, da fällt mir gar nichts mehr zu ein, also bin ich extrem jetzt auch empört an der Stelle, bitte sehen Sie mir das etwas nach. Aber das ist so, so krass, dass man das kaum in Worte fassen kann. Aber das ist nochmal ein Beleg dafür, dass das eben passiert. Und es gibt sogar eben auch Beispiele, die da genannt werden. Imperial College wird genannt, sogar Berkeley ist genannt. Auch das ist, finde ich auch schlimm. Also, wo dann gesagt wird, das sind sogenannte Shell-Wissenschaftler in Berkeley, die dann irgendwie an diesem Bioscience Institut Arbeiten, die dann auch eben viel Geld bekommen. 25 Millionen Dollar, das ist wirklich viel. Die Universitäten feiern das ja dann auch entsprechend, wenn sie so hohe Mengen bekommen. Aber wenn das dann nicht unabhängig ist oder da gedacht wird ja, jetzt können wir die entsprechend hier als Puppen irgendwie da instrumentalisieren,

in die Öffentlichkeit stellen und den Zugang zu Politik uns einrichten, dann ist das nicht in Ordnung, um es mal jetzt neutral zu formulieren. Und die Forscher, die dann, so wird es da auch belegt, zum Beispiel bei BP weniger gut zusammengearbeitet haben, die sollten an den Rand gedrängt werden. Die sollten nicht mehr unterstützt werden, als eben diejenigen, die BP wohlgesonnener waren und...

### **Marcus Schödel**

Also, das ist ja so ein bisschen dieses Modell, ne. Also, die Ölkonzerne geben hunderte Millionen Dollar für Forschungsprogramme aus, die Forschung stellt dafür Öl und Gas, rückt das in ein besseres Licht. Und wenn die Studien nicht so ausfallen, wie sich die Ölkonzerne das wünschen, dann wird eben das Budget gekürzt. Und so werden im Prinzip die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler unter Druck gesetzt.

### **Claudia Kemfert**

Ja, und das widerspricht komplett den wissenschaftlichen ethischen Standards, um das mal sehr, sehr deutlich zu sagen, das geht nicht. Immer dann, wenn so was jetzt rauskommen würde oder wo das eben auch belegt ist, da wird sich die Wissenschaft gegen wehren. Ich kann mir vorstellen, in den USA wird es der Diskussionen geben, wo die Wissenschaft sagt, nein, wir haben das alles hier unabhängig erarbeitet. Aber wenn die das dann belegen, dann ist das natürlich schon ein großer, großer Skandal und widerspricht eben den wissenschaftlichen Standards. Was mich aber wirklich erschüttert, deswegen bin ich hier auch so empört an der Stelle, ist, dass da belegt wird, dass eben auch, dass so deutlich gemacht wird, dass man sagt ja, man geht da hin, weil die sind uns wohlgesonnen. Die anderen sind uns nicht wohlgesonnen. Und vor allen Dingen, die wollen wir nicht nur nicht unterstützen, sondern die drängen wir aktiv an den Rand und arbeiten, ich sage es jetzt mal irgendwie so, die mobben wir, ja. Und das ist ja das, wo ich irgendwie so erschüttert darüber bin. Aber wo ich immer denke, endlich gibt es auch mal Be-

lege darüber, was ich so auch so 20 Jahre erlebt habe, wo ich öfters mal das Gefühl habe, sage mal, woher kommt das jetzt eigentlich alles? Man braucht nur mal einen Blick. Man braucht nur mal einen Blick in die sozialen Medien werfen und unter meinen, wenn ich mal was poste, da drunter gucken, was da los ist. Und das ist ja so ein bisschen der Beleg dafür, dass die, ja, da zugeben, dass sie so etwas machen. Und das ist schon krass. Es ist wirklich krass.

### **Marcus Schödel**

Und da wollte ich jetzt noch mal zwei Sachen zu diesem Thema fragen. Das Erste ist, das hört sich alles schlimm an, was wir jetzt hier so besprochen haben. Aber ist das nicht eigentlich auch Auftragsforschung? Oder gibt's da einen Unterschied? Ich dachte, das ist in der Wissenschaft doch irgendwo auch üblich, dass jemand eine Studie beauftragt und dann bekommt er eine Studie. Das macht doch eigentlich auch Ihr Institut, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung?

### **Claudia Kemfert**

Ach, Gott. Nein...

### **Marcus Schödel**

Wo ist denn der Unterschied jetzt zwischen Auftragsforschung und dem, was wir jetzt besprochen haben?

### **Claudia Kemfert**

Also, da muss ich wirklich sofort einhaken. Um Gotteswillen. Man beauftragt, nicht eine Studie, man bekommt eine Studie. Nein, nein, nein. Wissenschaft ist unabhängig. Und das macht das DIW nicht, das machen aber auch andere nicht. Das macht, würde ich jetzt mal sagen, kein Wissenschaftler in Deutschland, keine Wissenschaftlerin.

[0:24:04]

### **Marcus Schödel**

Also, eine Partei kann nicht zu Ihnen gehen und sagen, wir hätten gern eine Studie. Wir wollen das und das untersuchen lassen. Also, das gibt es nicht?

**Claudia Kemfert**

Es ist immer unabhängig. Es ist immer, der Ausgang ist offen.

**Marcus Schödel**

Genau, das geht. Aber der Ausgang muss eben offen sein und das muss sichergestellt werden.

**Claudia Kemfert**

Ja. Genau. Ich wollte nur das sehr, sehr deutlich machen. Man kann nicht eine Studie beauftragen, das und das und das wollen wir da drinstehen haben, sondern man...

**Marcus Schödel**

Das wollte ich genau. Also, man kann eine Studie beauftragen. Man kann aber nicht ein Ergebnis beauftragen.

**Claudia Kemfert**

Man kann kein Ergebnis beauftragen, und ich muss auch deutlich sagen, am DIW erstellen wir keine Studien für Unternehmen. Das machen wir generell nicht. Und das ist auch unsere Policy und unser Code of Conduct. Aber wir haben ein Unterunternehmen, das ist die DIW-Econ, die macht sowas schon, die erstellt auch Auftragsstudien, wenn bestimmte Unternehmen etwas untersucht haben wollen, aber immer auch unabhängig und ergebnisoffen. Und das ist sehr wichtig, das zu unterscheiden. Der Kunde weiß nicht, was am Ende dabei herauskommt. Wir haben das auch schon öfters erlebt. Also, wenn jetzt beispielsweise Ministerien eine bestimmte Aufgabe haben, die sie untersucht haben wollen, bestimmte Themen und wir das erarbeiten und bestimmte Erkenntnisse daraus ziehen oder auch Empfehlung ableiten, dann verschwinden Studien auch manchmal in der Schublade. Ja, wenn das nicht so ausgeht, wie manche das gerne...

**Marcus Schödel**

Dann ist Geld geflossen und dann wird damit nichts gemacht.

**Claudia Kemfert**

Ja, wir veröffentlichen es natürlich. Aber es wird versucht, so ein bisschen dann nicht so ganz in die Öffentlichkeit zu rücken. Das heißt,

also gezielte Einflussnahme ist hochproblematisch und gibt es nicht und darf es auch nicht geben und sollte auch nicht so sein. Also, insofern ist das etwas, wo man sich als Wissenschaftlerin immer gegen wehren muss. Aber es gibt natürlich immer auch bestimmte Institute oder manche, wo man nicht genau weiß, ob das nicht auch ähnlich abläuft, wie wir das jetzt in den USA gesehen haben. Aber...

**Marcus Schödel**

Sie müssen jetzt keinen Namen nennen, aber ihnen ist sowas quasi auch aus Deutschland bekannt?

**Claudia Kemfert**

Naja. Also, einerseits will ich sagen, es gibt auch so ähnliche Konzepte, aber jetzt nicht mit der Einflussnahme in Deutschland. Es gibt ja auch einen Vattenfall Lehrstuhl. Es gibt eine Stiftungsprofessur von RWE, auch an der Uni Bochum. Da geht es um, glaube CO2 als Rohstoff beispielsweise. Da wird das untersucht, umweltfreundlich einen Rohstoff zu gewinnen. Es gibt andere... Ja, die Vattenfall Stiftungsprofessur ist, glaube ich, in Dresden. Aber die sagen auch immer, und ich kenne die Kollegen auch teilweise, dass sie vollständig unabhängig forschen, dass ihnen da überhaupt niemand irgendetwas rein dirigiert. Da fließt das Geld, aber die können tun und lassen, was sie wollen. Und so sollte es auch sein. Aber natürlich gibt es dann Wünsche, bestimmte Inhalte auch untersuchen zu lassen. Aber das muss natürlich auch vollständig unabhängig sein.

Es gibt eine Begebenheit, die ich tatsächlich an der Stelle sagen will, die ich auch in meinem letzten Buch verarbeitet habe, die auch bekannt ist öffentlich. Das ist eine Studie zu Nord Stream 2, die erstellt wurde damals von dem EWI Institut, die seriös sind, gute Forschung machen und so weiter. Aber die Studie auch nicht mehr öffentlich einsehbar ist, sie ist nicht mehr auf der Webseite. Wir hatten damals eine Studie erstellt, die ist auch immer... Unsere ist natürlich noch auf der Webseite, kann jeder nachlesen, zu Nord Stream 2, wo wir festgestellt haben wir brauchen diese Pipeline



nicht und das hat sich jetzt ja alles im Nachhinein bestätigt. Aber damals gab es eine Studie, von den Kollegen des EWI, die gesagt haben wir brauchen Nord Stream 2 ganz dringend. Da gehen die Preise runter und der Markt wird verbessert und so weiter. Und da haben wir uns auch öfters dann diametral widersprochen auf Anhörungen oder so. Und auch dem Landtag in Mecklenburg-Vorpommern, wo man ja sehr stark Nord Stream 2 unterstützt hat, das habe ich alles auch aufgearbeitet, kann man auch nachlesen, wer das will. Aber da hatten wir damals schon zumindest den Eindruck, das ist eine Auftragsforschung, die schon auch sehr, sehr stark eben das entprochen hat, was die Nord-Stream-Betreiber natürlich haben wollten.

Jetzt kann man nicht sagen, das ist jetzt in dem Sinne nicht unabhängig. Aber es ist schon in eine, wenn man bestimmte Annahmen setzt, in eine Richtung gegangen, die uns sehr stark verwundert hat an der Stelle. Aber das ist jetzt nicht wissenschaftlich unseriös, aber grundsätzlich schon bisschen seltsam gewesen. Und die Studie ist auch nicht mehr einsehbar, was auch den wissenschaftlichen Kriterien widerspricht, also insofern. Das Beispiel kann ich an der Stelle nennen, Anderes ist mir auch tatsächlich nicht bekannt. Und es ist auch nicht so, dass man das in Deutschland so machen kann, wie es offensichtlich in Amerika der Fall ist, die sehr, sehr stark ebensolche Forschungsgelder auch annehmen und dann eine andere Policy hinter haben. Was denen jetzt offensichtlich massiv auf die Füße fällt, weil so kann es wirklich nicht gehen. Ja.

#### **Marcus Schödel**

Wir haben jetzt, Frau Kemfert, sehr viele Beispiele gehabt, dass die Konzerne nach außen anders kommunizieren als nach innen. Es gab ja noch andere, sehr anschauliche Fälle, die zum Beispiel unter die Zeit von US-Präsident Donald Trump gefallen sind. Vielleicht können Sie ja irgendwie das Beispiel Donald Trump nennen oder haben noch ein, zwei andere Beispiele, die interessant waren.

#### **Claudia Kemfert**

Genau, es gibt noch ein super interessantes Beispiel. Das ist Erdgas, das ist ja auch immer unser Mark- und Leibthema hier in Berlin, weil es in Deutschland auch so wichtig ist das Thema und es sich deckt mit dem, wie auch in Deutschland kommuniziert wird, das ist Erdgas als Brückentechnologie, wird da genannt, soll eben auch so in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Das ist so die Zielenergie, wo man hinwill. Die wird angepriesen, also Erdgas soll als grüner, als klimafreundlicher Brennstoff dargestellt werden. Aber intern wird gesagt und das ist jetzt interessant, dass es erhebliche, auch wissenschaftliche Beweise dafür gibt, dass Erdgas genauso klimaschädlich ist wie Kohle. Und das stimmt ja auch. Und dass sie das intern auch einräumen, ist natürlich hoch interessant.

#### **Marcus Schödel**

Intern geben die immer alles zu.

#### **Claudia Kemfert**

Intern geben sie immer alles zu, was stimmt. Aber öffentlich behaupten sie dann das Gegenteil, also Erdgas ist sauber und so weiter. Nur mit Erdgas kann man die Klimaneutralität erreichen, dass sie sich ja auch immer öffentlich zu dem Paris-Abkommen da positionieren und sagen, ja, ja, wir wollen das erreichen. Netto-Null-Emission wollen wir erreichen, aber dann intern sagen, naja, also so einfach ist es eben nicht und auch teuer und so weiter. Also insofern, das ist ein interessantes Beispiel, was ja bestätigt das, was wir auch mal die ganze Zeit sagen, um eben die fossilen Geschäftsmodelle lang am Leben zu lassen. Aber mich hat auch erstaunt, wie viel Geld die ausgeben, um diese Überzeugungsarbeit wie auch Fernsehwerbung durchzusetzen. 2,5 bis 4,5 Millionen Dollar hat allein BP ausgegeben für harte Überzeugungsarbeit, so steht es da drin. Und 300.000 Dollar für sanfte Überzeugungsarbeit, um eben diese Unterstützung zu gewinnen. Also, das...

#### **Marcus Schödel**

Schöne Wortwahl. Sanfte Überzeugungsarbeit.

**Claudia Kempf**

Sanfte Überzeugungsarbeit genau, finde ich auch. CCS hatten wir schon genannt. Das fand ich auch sehr interessant. Wo man dann eben auch intern deutlich macht, na ja, also ob das jetzt so kommt oder ob wir das wollen. Aber interessant ist auch noch einmal eine andere Begebenheit auch unter Trump Regierung, wo es um Methan geht, wo damals die Umweltbehörde die EPA, die Methan Emissionsvorschriften aufgehoben hat und das dann tatsächlich auch in der Öffentlichkeit gesagt wurde, dass sie das sehr stark kritisieren, aber intern natürlich sagen, das finden wir super. Also, wir sind... Also, sie haben es öffentlich irgendwie so verklausuliert, kritisiert. Die sind „respektvoll nicht einverstanden“ oder so etwas und nach innen natürlich dann ja, aber das ist natürlich super, dass das so ist, das hilft denen ja auch. Also, daran erkennt man immer diese Doppelzüngigkeit. Und das ist schon sehr interessant. Also, dass es gerade bei diesen Themen, wo wir es ja auch eigentlich wissen und auch uns so vorstellen können, dass das passiert. Aber intern eben diese E-Mails, die das auch tatsächlich dann bestätigen. Und dann, dass sie dann immer genau das Gegenteil in der Öffentlichkeit sagen, wie sie es eigentlich meinen. Und genau. Also, insofern lohnt sich das, da mal reinzulesen. Man fällt teilweise echt vom Stuhl, ja.

[0:32:33]

**Marcus Schödel**

Was an der ganzen Sache ja noch interessant war, ist, dass die Konzerne ewig die Unterlagen nicht rausrücken wollten und dann die Unterlagen, die sie dann rausgerückt haben, die waren dann zum großen Teil geschwärzt und lustig fand ich auch die Strategie, dass die die Ausschüsse mit Dokumenten geflutet haben. Also, die haben, also 10.000 Dokumente ausgeliefert, die völlig bedeutungslos sind. Ich glaube, 125.000 Dokumente waren bedeutungslos, ist natürlich auch eine schöne Strategie, um den Ausschüssen Arbeit zu machen, damit die, sozusagen, die wirklich brisanten Dokumente gar nicht mitbekommen.

**Claudia Kempf**

Genau, dann alles schwärzen. Auch das ist natürlich dann irgendwie auch Wahnsinn. Also, wenn man dann nur geschwärzte Dokumente anguckt, das ist, glaube ich, aber in Deutschland auch nicht anders. Jetzt die Journalisten, die teilweise jetzt ja auch Unterlagen zu Nord Stream 2 oder so, auch aus den ganzen Zeiten, die Gasverträge sich angucken, kriegen sie auch jede Menge geschwärzte Dokumente. Und dann ist man irgendwie jahrelang... Die haben sich auch jahrelang damit beschäftigt, irgendwie schwarze Dokumente durchzuforschten. Und das ist natürlich auch Sabotage, so kann man es ja nennen. Aber am Ende hat es sich nicht ausgezahlt. Weil es gibt ja was zu berichten.

**Claudia Kempf**

Dann machen wir an dieser Stelle einen Punkt und kommen gleich zum nächsten Thema. Vorher habe ich aber noch eine Empfehlung für einen Podcast. Und Frau Kempf, es ist inzwischen kein Geheimnis mehr. Sie hören auch privat sehr viel Podcast. Und ich schaffe es eigentlich fast nie, sie mit einer Empfehlung wirklich mal zu überraschen.

**Claudia Kempf**

Doch letztes Mal schon.

**Marcus Schödel**

Meistens kennen Sie es aber und ich bin mal gespannt, ob Sie den Podcast diesmal auch kennen. Es geht um den Podcast „Besser Leben“ der Bayern1 Nachhaltigkeits-Podcast ich vermute mal, dass...

**Claudia Kempf**

Nein, kenne ich nicht.

**Marcus Schödel**

Dann habe ich sie diesmal tatsächlich überrascht.

**Claudia Kempf**

Den werde ich mir mal anhören.

**Marcus Schödel**

Dann ist die Empfehlung auch für Sie. „Besser Leben“ der Bayern 1 Nachhaltigkeits-Podcast

ist auf jeden Fall eine super Ergänzung zu unserem Podcast. Wer nachhaltig leben will, bekommt dort viele gute Tipps. In der aktuellen Folge geht es zum Beispiel um Wärmepumpen. Wie lange halten die? Und was muss ich bei der Wartung beachten? Spannend fand ich auch die Folge davor. Dort erfährt man, dass Pflanzen vom Discounter oft mit Pestiziden belastet sind. Man bekommt Tipps, wie man sich schützen kann und wo man die Pflanzen am besten kaufen sollte. Ich kann den Podcast absolut empfehlen, habe mir mehrere Folgen angehört. Die Moderatoren Melita Warlam und Florian Kinast suchen sich da jeden Sonntag Themen raus, die jeden von uns betreffen. Und man nimmt da echt viel mit für den Alltag. Sen Link zu dem Podcast, also wirklich absolute Hörempfehlung. Den Link zu dem Podcast packe ich wie immer mit in die Shownotes. Genau wie den Bericht aus dem US-Kongress, über den wir als erstes gesprochen hatten.

Jetzt zum nächsten Thema. Alle die regelmäßig zuhören, Frau Kemfert, die wissen nicht nur, dass sie gerne Podcast hören, sondern dass sie auch eine leidenschaftliche Fahrradfahrerin sind. Trotzdem ein kleines Gedankenexperiment, sie brauchen ein neues Auto, wollen sich ein Elektroauto kaufen und müssen aber ein bisschen auf den Preis achten. Würden sie ein deutsches Auto kaufen oder ein chinesisches? Sehr schwere Frage?

#### **Claudia Kemfert**

Na ja, also ich selber würde es wahrscheinlich nicht kaufen. Aber ich will was zu den Preisen sagen. Also, chinesische Fahrzeuge sind natürlich jetzt deutlich preiswerter. Und die haben ja auch die Strategie, ganz gezielt auf den europäischen Markt zu kommen und den Markt auch mit billigen Fahrzeugen zu fluten. So wollen sie das ja auch tatsächlich machen. Chinesische Fahrzeuge sind im Schnitt einige tausend Euro billiger, um nicht zu sagen fast 15.000 Euro. Wenn man sich mal so einige Modelle anguckt, also ich kenne mich jetzt nicht gut genug aus. Aber einige sind tatsächlich im Vergleich zu deutschen Herstellern deutlich, deutlich preiswerter. Auch im Vergleich zum Tesla,

der in Deutschland sehr viel verkauft wird oder insgesamt auch viel gekauft wird, kommen jetzt diese chinesischen Fahrzeuge auf den Markt, die eben deutlich preiswerter offensichtlich anbieten können. Einerseits werden sie subventioniert, andererseits haben sie auch geringere Kosten, die da eine Rolle spielen und einen direkten Zugang zu Ressourcen und so weiter. Also, das kosten die voll aus und konnten eben diese Kostenvorteile maximieren. Aber wollen auch einen echten Preiskampf veranstalten. Und das ist natürlich etwas, was vielleicht die Verbraucher freut. Aber die Autohersteller nicht unbedingt, das ist für den deutschen Automarkt nicht so ganz einfach, da wird man mal sehen, wie sich das entwickelt.

#### **Marcus Schödel**

Wer jetzt sagt, Moment mal VW hat doch ein Auto angekündigt für 20.000 Euro, ein Elektroauto, das kommt erst 2027 auf den Markt. Also, ist noch ein bisschen hin. Und Frau Kemfert, sie haben es ja schon gesagt, die Chinesen subventionieren die Autoproduktion extrem, und US-Präsident Joe Biden ist der Meinung, dass die Chinesen den Wettbewerb verzerren. Er möchte den US-Markt und die amerikanischen Autohersteller schützen. Deshalb hat er angekündigt, dass die Zölle auf chinesische Autos erhöht werden von 25 auf 100 Prozent. Im Prinzip hat er den Markt für chinesische Autos damit gesperrt. Frau Kemfert, welche Folgen wird diese Entscheidung von US-Präsident Biden haben? Werden die chinesischen Billigautos jetzt alle nach Deutschland verschifft? Fluten die Chinesen jetzt den europäischen Markt?

#### **Claudia Kemfert**

Ja, das haben sie zumindest vor. Aber man weiß es jetzt natürlich nicht genau. Die US-Amerikaner fürchten sich eben davor, dass den US-amerikanischen Autohersteller da zu sehr geschadet wird. Aber man muss deutlich sagen, in Amerika spielen chinesische Autos so gut wie gar keine Rolle. Das ist ja in Europa ganz, ganz anders. Aber Sie haben es gesagt. Also, es soll jetzt ein Einfuhrzoll kommen. Der

Einfuhrzoll wird vervierfacht, auf hundert Prozent wird der erhöht. Das heißt, diese Autos werden eben deutlich teurer. Das ist Teil der Wahlkampf-Veranstaltungen jetzt in den USA, wo man eben die Auto- und Stahlindustrie schützen will und sich da schützend vor schmeißt und jetzt eben diese subventionierten, billigen chinesischen Autos im Markt nicht haben will. Und diese handelspolitische Eskalation offensichtlich fährt. Die US-Amerikaner machen im Moment eine sehr aggressive Politik, was Green Tech angeht, was nicht schlecht ist für den internationalen Markt. Sie subventionieren ja auch sehr stark eben alle möglichen Green Tech Produkte. Solarenergie, haben wir schon mal darüber gesprochen, die haben ja unsere Solarunternehmen schon abgezogen und dort wandern viele hin. Und jetzt ist es eben auch bei Autos so, dass sie da jetzt sehr aggressiv vorgehen, um eben ja, also diese Autos dann eben nicht am Markt zu haben. Ob die jetzt alle nach Europa wandern, wird sich zeigen. Europa überlegt ja jetzt selber auch, sollen sie da in irgendeiner Form reagieren und auch Strafzölle einführen? Das ist natürlich immer so eine sehr zwiegespaltene Geschichte.

#### **Marcus Schödel**

Genau da würde mich nämlich mal Ihre Meinung interessieren, ob wir das jetzt machen sollten wie die Amerikaner oder ob das eher eine schlechte Idee ist, weil die deutschen Autohersteller wollen ja in China wahrscheinlich auch weiterhin Geld verdienen. Und die Chinesen werden sich das wahrscheinlich nicht gefallen lassen.

#### **Claudia Kemfert**

Ja, das ist das eine. Das andere ist eben natürlich... Also einerseits geht es um die deutschen Autohersteller, nur die deutschen Autohersteller exportieren ja einen Großteil ihrer Produkte nach China und das ist etwas, was man nicht gefährden sollte. Also, diese Art von Protektionismus ist an der Stelle schwierig, gerade weil eben die deutschen Autohersteller auch auf dem chinesischen Markt präsent sind und dort hin exportieren und man da das auch nicht gefährden will. Das heißt, es geht jetzt nicht so

sehr nur darum, dass sie eben die Produktion hier schützen müssten, eben mit einem solchen Zoll, den man einführen würde. Sondern es geht auch darum, die Geschäftsmodelle der deutschen Autohersteller nicht zu sehr zu gefährden. Deswegen ist man da sehr skeptisch. Ich wäre auch tendenziell eher skeptisch, jetzt noch einen Zoll zu erhöhen, weil eben die deutschen Autobauer selbst sehr stark in China investieren.

Es gibt eine starke Abhängigkeit, das ist ganz klar, die immer problematisch ist. Wir dürfen auch nicht vergessen, die Chinesen profitieren ja davon, dass sie auf den Rohstoffen sitzen und direkt eben auch die Batterien so billig produzieren können. Und auch davon ist man abhängig. Und auch die deutschen Autohersteller, die eben Elektrofahrzeuge produzieren, sind darauf angewiesen. Und wenn man da jetzt ein Handelskrieg in der Form entwickelt, ist das nicht gut und auch nicht zu empfehlen. Auf der anderen Seite müssen wir unseren Markt auch schützen. Also, diese chinesischen billig Produkte sind schon auch problematisch. Gerade was auch den Automarkt angeht, wo es auch um eine Verkehrswende geht, wo wir auch weniger Fahrzeuge, mehr ÖPNV haben wollen, aber auch mehr Elektrofahrzeuge, gar keine Frage.

Aber da muss es darum gehen, auch wirklich das im Rahmen zu halten. Und insofern, sehe ich, dass eher mit so Zöllen jetzt auch eher skeptisch, bin da eher skeptisch und... Die deutschen Konsumenten können ja davon profitieren. Sie haben mich eben gefragt, ob ich eins kaufen würde. Aber es gibt ja einige... Im Moment ist es ja so, dass die Absatzzahlen zwar nicht im Moment hochgehen oder eher stagnieren. Aber wenn die Autos dann kommen, auch nach oben gehen würden, weil sie eben auch billig angeboten werden, aber im Übrigen nicht so billig wie in China selber, also in China, werden sie ja hoch subventioniert. So ein Fahrzeug was da irgendwie 8000 Euro kostet, kostet hier 34.000. Also, da gibt es ganz andere Preise.

**Marcus Schödel**

Kleiner Unterschied.

**Claudia Kemfert**

Naja, da gibt es ganz andere Preiskategorien. Aber weil man eben weiß, dass man hier diesen Markt auch so bedienen kann und die Preise auch gezahlt werden und insofern ist das etwas, was sicherlich auch Vorteile bringen kann. Aber man muss es klug abwägen, gerade im Wettstreit eben mit den USA und China würde ich das aktuell eher skeptisch sehen oder nicht empfehlen, zumindest auch nicht in der Größenordnung, Zölle einzuführen, sondern eher für Nachhaltigkeitsstrategien plädieren in der Zusammenarbeit mit China, was diese Strategie angeht.

[0:43:06]

**Marcus Schödel**

Die Frage ist ja, ob E-Autos in der EU auf absehbare Zeit wirklich die große Rolle spielen werden. Ich sage das deshalb, weil für Diesel gibt es jetzt einen neuen, umweltfreundlichen Kraftstoff HVO 100. Er wird mit Hilfe von Wasserstoff und Speiseöl Resten hergestellt. Der Kraftstoff soll den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um rund 90 Prozent senken und kann ab sofort von den Tankstellen verkauft werden. Frau Kemfert, rettet der neue Kraftstoff vielleicht die Verbrenner. Ist das die Zukunft der Verbrenner?

**Claudia Kemfert**

Nein, der wird ganz sicher nicht die Verbrenner retten können. Es muss ja aus Pflanzenölen oder soll aus Pflanzenöl, pflanzlichen und tierischen Fetten irgendwie hergestellt werden, Abfallstoffe. Das ist grundsätzlich ja gut, dass es so etwas gibt. Das ist sehr nachhaltig und sollte auch zum Einsatz kommen. Aber das sind sehr, sehr geringe Mengen einerseits, die wir hier nur herstellen könnten und auch so viel Abfallstoffe gibt es in dem Umfang nicht, die dann jetzt für solche Dieselmotoren hergestellt oder nutzbar gemacht werden können.

**Marcus Schödel**

So viel altes Speiseöl gibt es gar nicht.

**Claudia Kemfert**

Haben wir nicht. So viel gibt es nicht. Und im

Zweifel kann man da auch noch andere Dinge mit machen, als jetzt unbedingt Diesel-Kraftstoffe herstellen. Aber das kann man ja im geringen Umfang machen, halte ich auch eher für besser, als dass man fossile Energien verbrennt. Und man darf nicht vergessen, das ist 20 Cent teurer. Und da hört es dann auch auf. Und...

**Marcus Schödel**

Das machen die Verbraucher nicht mit, sagen Sie.

**Claudia Kemfert**

Das ist aus meiner Sicht schwer zu vermitteln, dass man das jetzt noch mal 15 bis 20 Cent teurer. Dass da die Kunden tatsächlich tanken würden. Die Preiselastizität ist dann doch so, dass andere Kraftstoffe dann eher wieder getankt werden und nicht dieser. Also, das ist sicherlich nicht die Lösung. Ich sehe die ganze Diskussion aber um diese Verbrenner aus Geschichte mit so großer Sorge, muss ich an der Stelle sagen, weil wir haben uns ja jetzt entschieden, dass es eben bis 2035 darum gehen muss, die Fahrzeuge in Europa emissionsfrei zu machen und das jetzt wieder rum zu rütteln und alles Mögliche in Frage zu stellen, wie es im Moment im Wahlkampf wieder Thema ist, ist natürlich jetzt der falsche Weg, sondern wir müssen ja die Emissionen im Verkehrssektor runterkriegen. Und das so schnell wie möglich, da ist die Elektromobilität schon noch besser als jetzt zum Beispiel diese Pflanzenkraftstoffe. Aber auch...

**Marcus Schödel**

Der wird auch nicht günstiger, glauben Sie auch nicht? Dass der vielleicht in den nächsten fünf bis zehn Jahren günstiger vielleicht wird.

**Claudia Kemfert**

Also, das wird man sehen, ob das möglich sein wird. Aber man darf ja nicht vergessen. Es gibt jetzt die Konkurrenz mit den Elektrofahrzeugen. Und warum soll ich 20 Cent mehr Kosten haben, wenn ich sehr, sehr viel billiger mit dem Elektrofahrzeug fahren kann? Und alle... Da wird es eher Preisreduktion geben durch die chinesischen Anbieter, durch die Batterien, die

billiger werden und auch durch den Markt, wo es dann ein Überangebot gibt und da auch die Preise purzeln. Und da gibt es sehr viel mehr Möglichkeiten, dass die Preise sinken, als jetzt bei solchen Kraftstoffen. Und die werden ein Nischensegment haben, ein berechtigtes, das ist auch gut, dass man das macht, Biokraftstoffe an den Stellen. Und gerade wenn es hier um Abfallstoffe geht, so Reste, das ist richtig, dass man das macht. Und hoffentlich kommt der auch mehr zum Einsatz. Dann kann es vielleicht auch etwas billiger werden. Aber es wird in dem Sinne nicht den Verbrenner retten, sondern da werden wir andere Wege gehen müssen. Die Elektromobilität wird da eine Rolle spielen, ÖPNV und die gesamte Verkehrswende. Aber die Verbrenner werden Schritt für Schritt aus dem Markt zurückgedrängt werden. Allein schon aus Kostengründen.

#### **Marcus Schödel**

Zum Thema Autos hat uns ein Hörer auch eine sehr interessante Frage gestellt. Liebe Hörerinnen und Hörer, Sie wissen, sie haben die Möglichkeit, der renommierten Klimaökonomin Claudia Kemfert Ihre Fragen zu stellen. Wenn sie eine Frage haben schreiben Sie uns am besten eine E-Mail. Die Adresse lautet klimapodcast@mdraktuell.de oder Sie sprechen uns auf die Mailbox. Hier die Nummer: 0800 4040 008. Und wie gesagt, jetzt kommt die Frage eines Hörers zum Thema Elektroautos. Hier ist seine Sprachnachricht.

#### **Norbert Misch**

*Hallo Frau Kemfert, hier ist Norbert Misch aus Rees. Oft wird gesagt, wer das Klima schützen will, soll sich kein Verbrennerauto mehr kaufen, sondern ein Elektroauto. Dazu habe ich eine Frage: Wäre es nicht sinnvoller, seinen alten Verbrenner umbauen zu lassen, sodass er mit Strom fahren kann? Dann müsste man keine neue Karosserie mehr herstellen und könnte die Alte weiter nutzen. Das müsste doch fürs Klima eigentlich besser sein, oder? Im Internet habe ich schon ein paar Angebote für so einen Umbau gefunden. Allerdings sind die Preise im Moment noch ganz schön hoch, finde ich.*

#### **Marcus Schödel**

Frau Kemfert, knifflige Frage. Was ist besser, ein neues Elektroauto oder ein umgebautes Verbrenner?

#### **Claudia Kemfert**

Ja, also erst einmal herzlichen Dank, Herr Misch, für diese interessante Frage. Interessieren sich ja vielleicht auch viele für. Und wir haben ja auch schon öfters darüber gesprochen, dass grundsätzlich ein Elektroauto besser ist als ein Benzinmotor, weniger Emissionen verursacht. Und das hat, Herr Misch, glaube ich auch, denke ich im Hinterkopf, wenn er das so sieht und die Emissionen senken. Und grundsätzlich hat er auch völlig Recht. Ist es so, dass, wenn man eine Karosserie nutzt, die schon mal da ist und nicht neu gebaut werden muss, dass es in Richtung Recycling geht und Wiedernutzung und man damit auch eher den Nachhaltigkeitsaspekt mitberücksichtigt. Und damit eher die Möglichkeit hat, dann auch mit einem elektrischen Antrieb rumzufahren, anstelle eben des Verbrennungsmotors. Das so zu nutzen. Also grundsätzlich, bin ich da ganz bei Herrn Misch. Es sind so ein paar Abers, die man da jetzt nennen muss.

#### **Marcus Schödel**

Da bin ich gespannt.

#### **Claudia Kemfert**

Ja, es gibt eben Anbieter. Da hat er Recht im Internet, die dann sagen, naja, man kann das eben jetzt schnell austauschen, das ist nicht so schwierig, das harmoniert. E-Motoren harmonieren ja auch gut mit Schaltgetrieben. Das kann man irgendwie ersetzen und so weiter. Auch mit der Batterie. Die muss man allerdings, das ist etwas schwieriger, die im Auto dann unterzubringen, weil man da nicht genügend Platz hat. Man bräuchte schon auch einige Hohlräume dafür, anstelle eben dieses Treibstofftanks. Das reicht oft nicht für den Platz an Batterie, das muss man dann berücksichtigen. Deswegen kann man da eher so, ich sag mal, nostalgische VW-Busse oder sowas umbauen, wo man dann irgendwie auch genügend Platz hat, da entsprechend die Batterie auch unterzubringen. Also, das ist tatsächlich

eher das größte Problem. Das erste Aber ist eben, das Problem bei der Umrüstung ist, dass man Platz braucht für die Batterie, die eben dann im Unterboden sitzt, zwischen den Achsen. Da braucht man auch eine zentrale Position, wo die hin muss. Das ist das Erste, wo man sich Gedanken machen muss, wie das gehen kann.

Dann ist es eben so, dass man auch bei der Klimatisierung Nachteile in Kauf nehmen muss. Dass eben die Heizung und auch die Klimaanlage, die ursprünglich bei dem Verbrenner so funktioniert hat, bei den E-Antrieben nicht so funktionieren. Die sind einfach nicht kompatibel oder nicht gut kompatibel. Dass dieses Thermomanagement von neueren E-Fahrzeugen, also die jetzt neu gebaut werden, die Arbeiten ganz anders, die Arbeiten effizienter. Die haben auch die sparsamen Batteriekapazitäten. Dass ist so ein bisschen das, was man im Hinterkopf haben muss. Wenn man sich fragt aus Klimaschutzsicht, welche Umrüstungen wirklich sinnvoll sind, kommt es eher auf die Fahrerleistungen an. Man muss ja im Hinterkopf haben, auch die Akkuproduktion hat einen hohen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Das ist ja der größte CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Wir haben schon öfters hier drüber gesprochen, bei einem E-Auto, den man im Hinterkopf haben muss.

Das heißt, wenn man umrüstet, sind es idealerweise Nutzfahrzeuge mit hohen Fahrleistungen wie zum Beispiel Busse oder auch im Nahverkehr. Da kann man dann Batterien auch relativ einfach in größeren Einheiten unterbringen. Da gibt es auch Unternehmen, die das machen. Gerade weil ja auch E-Busse hohe Anschaffungskosten haben, kann man da tatsächlich über Umrüstung nachdenken. Bei den Pkws ist es wirtschaftlich oft nicht so optimal, ist jetzt das nächste Aber. Es ist relativ teuer, hat jetzt Herr Misch auch schon gesagt. Wenn man jetzt irgendwie einen Oldtimer hat, den man liebt und wo man irgendwie den weiter nutzen will und damit einen E-Antrieb haben will, das ist schon relativ teuer. Ich habe mal im Internet geguckt, das ist irgendwie 25.000 Euro aufwärts und Umrüstung, ja, da gibt es jetzt so

Start-ups, die sagen, na gut, wie peilen mal 15.000 Euro an. Aber das geht nur, wenn ganz viele Leute das machen, dass man da irgendwie so Kids irgendwie hat, die das dann irgendwie umbauen. Und dann hat man irgendwie die Möglichkeit Skaleneffekte zu generieren. Da gibt es auch so Bausätze für VW-Golf oder andere beliebte Modelle, wo man dann irgendwie auch so ein Infotainment da mit einbauen kann und so weiter. Also, die Serienlösung gibt es da nicht. Das ist alles noch in Entwicklungsphase und man wird sehen, ob diese Start-ups das dann auch so umsetzen können, wie sie das wollen. Also, grundsätzlich geht das, ja. Man kann, den kann den Verbrenner-Motor ausbauen, das alles einbauen, Akku, E-Motor und so weiter kriegt man alles rein.

#### **Marcus Schödel**

Es gibt aber viele Abers.

#### **Claudia Kemfert**

Es gibt einige Abers. Und vor allen Dingen ist es preislich, denke ich, so eine Sache. Und wenn man jetzt irgendwie eine hohe Reichweite hat oder auch haben will, dann muss man schon einiges auch an Geld investieren. Also, grundsätzlich sage ich als Fazit, positiv auf Umwelt, Recycling ist immer gut, Kreislaufwirtschaft immer gut, sage ich ja auch immer. Es kommt allerdings auf das Fahrzeug an. Es kommt auf den Zustand des Fahrzeugs an, auf das Alter, wie das aufgebaut ist, ob die Batterie da reinpasst. Und ich würde mal sagen, ob man irgendwie nostalgischen Wert für das Fahrzeug hat, wo man sagt, ich möchte es aber mein Leben lang noch haben und will es unbedingt weiter nutzen. Dann würde ich sagen, okay, dann lohnt sich auch ein Umbau. Allerdings haben eben die neuen E-Fahrzeuge tatsächlich auch viele Vorteile.

[0:53:31]

#### **Marcus Schödel**

Damit ist die Frage von Norbert Misch beantwortet. Wir sind am Ende dieser Folge. Eine Sache noch. Der MDR bietet, wenn es um Klimathemen geht, nicht nur diesen Klima-Podcast an, sondern es gibt auch Klimainfos zum Lesen.

Der MDR schickt jeden Freitag einen Newsletter raus per E-Mail, das MDR Klima-Update. Wer Interesse hat und sich registrieren lassen möchte, den Link packen wir mit in die Shownotes, genau wie den Link zum Runterladen der App von MDR aktuell. Dort bekommen Sie die wichtigsten Nachrichten des Tages perfekt aufbereitet für das Smartphone. Ich bedanke mich bei allen Hörerinnen und Hörern und natürlich bei Ihnen, Frau Kempf. Die nächste Folge von Kempfers Klima-Podcast gibt es dann wieder in zwei Wochen.

**Claudia Kempf**

Ich bedanke mich auch, bis in zwei Wochen.  
Tschüss.

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