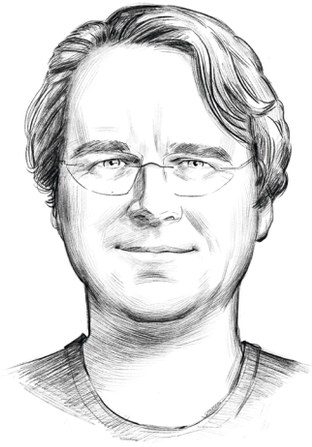
fairkehrt



Martin Unfried forscht an der Uni Maastricht zu europäischer Politik in Grenzregionen. Er liebt Wärmepumpen, dynamische Strompreise, Nachtbusreisen, S-Pedelecs und seine Heimat, die Europäische Union.

Sozialismus für Reiche

Wer soll das bezahlen? In den letzten 30 Jahren ist mir bei Diskussionen um Klima und Verkehr ein Argument natürlich sehr häufig um die Ohren geflogen: Das müsse man sich erst mal leisten können. Gemeint waren so Dinge wie mit der Bahn fahren statt in den Urlaub fliegen, umweltfreundlichere Autos fahren statt alte Diesel oder Radwegeinfrastruktur statt Parkstreifen finanzieren. Ich habe an dieser Stelle häufiger erwähnt, dass es insbesondere die Begüterten sind, die in Sachen Klima und Konsum die Ausredengesellschaft am Laufen halten. Sie könnten, wollen aber nicht.

Mein Lieblingsindikator bleibt: Im vergangenen Jahr wurden im Schnitt 44.500 Euro für einen Neuwagen gezahlt. Trotz der gern angeführten Polykrisen in Deutschland. Dabei waren noch jede Menge teure Benziner und vor allem Plug-in-Hybride dabei. Viel Geld für die Beschleunigung der Klimakrise. Häufig natürlich Dienstwagen, die Gutverdiener plus Tankkarte zum Gehalt dazubekommen. Bei dieser Dienstwagen-Grundsicherung geht es wohl um mindestens sechs Milliarden Euro Sozialleistungen für Reiche. Eine Art mobile Hängematte.

Ganz anders ist da die Situation von Leuten, die wirklich Probleme haben, über die Runden zu kommen. Die fliegen weniger oder gar nicht in den Urlaub, haben eine kleine Wohnung und konsumieren weniger. Vorbildliche Klimaschützer. Besonders erstaunlich in Autodeutschland, wo die Krankenschwester gerne bemüht wird, wenn es um billigen Sprit für Bedürftige geht: 22 Prozent der Haushalte haben gar kein Auto und haben auch nicht vom Tankrabatt profitiert, also nicht von dem staatlichen Geschenk von 1,5 Milliarden. Merke: Jede staatliche Unterstützung in Sachen Autokauf geht also schon mal an einigen Leuten vorbei, und hilft denen mit Doppelgarage doppelt. Aktuelles Beispiel: Die neue Elektroauto-Förderung für Neuwagen, die sich viele dennoch nicht leisten können, obwohl es eine soziale Staffelung nach Einkommen und Kinderzahl gibt.

Was also gegen den Sozialismus für Reiche tun? ÖPNV-Tickets werden in den Metropolen wie in Berlin für ärmere Haushalte teils subventioniert. Aber von 49 zu 63 Euro war ein heftiger Sprung, wenn man dazuzahlen muss. Bund und Länder spendieren im Jahr nur jeweils 1,5 Milliarden, also zwei Monate Tankrabatt. Wo kein Bus fährt, hilft das bekanntlich nicht.

Eine bescheidene Idee: Das Dienstrad-Leasing boomt im Moment, deshalb können sich mehr Leute ein E-Bike zulegen. Für Leute mit festem Einkommen verzichtet der Staat auf Steuern. Die Leasingraten werden in der Regel über eine Entgeltumwandlung vom Bruttolohn abgezogen. Prima, aber dann auch Leasing-Modelle für Leute in der Grundsicherung. Das Jobcenter könnte das Rad direkt für die leistungsberechtigte Person leasen und die Rate wird nicht als Einkommen und Vermögen angerechnet, da sie zweckgebunden ist. Der Zweck wäre soziale Mobilität. Und die Radinfrastruktur? Je mehr Leute Rad fahren, desto offensichtlicher wird auch hier die soziale Schieflage. Warum kann man von einem Dorf ins andere sicher mit dem Auto fahren, aber mit dem Rad nur unter Lebensgefahr? Das ist in jedem Fall eine saumäßige soziale Ungerechtigkeit. Mal sehen, was der deutsche Klimasozialplan bringt. Der soll verspätet vorgelegt werden. Noch mehr Auto-Sozialismus?