

Analyse

Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030

Grundsatzbewertung:

Hauptproblem des Ansatzes der Bundesregierung ist, dass eine effiziente, marktwirtschaftliche und grenzüberschreitende CO₂-Bepreisung nicht als Leitinstrument zur verlässlichen Erreichung der Klimaziele in den Mittelpunkt gerückt wird. Stattdessen wird ein kleinteiliges und vielfach ineffizientes Instrumentarium von kostspieligen Maßnahmen zusätzlich geschaffen und erhöht damit die Komplexität einer bereits ohnehin ineffizienten, kleinteiligen nationalen Energie- und Klimapolitik. Um CO₂-Emissionen zu den geringsten Kosten für Bürger und Unternehmen einzusparen, sollte ein marktwirtschaftlicher CO₂-Preis, das zentrale Signal für Unternehmer und Verbraucher sein, um in klimafreundliche Innovationen effizient zu investieren. Daran müssen sich alle Maßnahmen orientieren. In dem Konzept wird jedoch vermittelt, dass der CO₂-Preis nur ein Instrument unter vielen sein soll, der zudem kaum auf andere Maßnahmen abgestimmt ist.

Die Lenkungswirkung eines Emissionshandels für die Nicht-ETS-Sektoren Gebäude und Verkehr verbleibt in der derzeitigen Ausgestaltung zu gering. Mit Fixpreisen, sowie Höchst- und Mindestpreisen wird zudem der Preisbildungsmechanismus für kosteneffiziente CO₂-Vermeidung grundlegend eingeschränkt. Ein klarer Fahrplan für die Überführung in einen sektorenübergreifenden Europäischen Emissionshandel fehlt ebenso wie ein konsequenter korrespondierender Abbau von überzogenen staatlichen Abgaben und Umlagen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass mit dem Klimapaket der Bundesregierung in derzeitiger Form keine verlässliche Erreichung der europäischen Ziele zur Vermeidung von CO₂ bis 2030 garantiert werden kann. Bereits jetzt weisen ökonomische Analysen daraufhin, dass die CO₂-Minderungsziele in den Bereichen Verkehr und Gebäude wohl verfehlt werden dürften, bei gleichzeitigen Rekordkosten für oft kleinteilige, inkohärente Maßnahmen von 54 Milliarden Euro. Das bisherige Klein-Klein in der Energie- und Klimapolitik wird so nicht beendet, sondern auf hohem Niveau weitergeführt.

Einzelbewertung:

Positiv:

- Positiv hervorzuheben ist, dass die Bundesregierung grundsätzlich ein Konzept vorlegt, dass nicht in erster Linie auf Verbote und Verzicht, sondern Innovationen und Befähigung setzt.
- In der kontroversen Debatte, ob das unstrittige Ziel einer CO₂-Bepreisung mit einer Steuer oder einem Emissionshandel als Instrument umgesetzt werden soll, setzt die Bundesregierung auf einen temporären nationalen Emissionshandel. Dieser soll in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission zeitnah in einen sektorenübergreifenden europäischen Emissionshandel überführt werden und jederzeit anschlussfähig sein.
- Die Bundesregierung sieht vor, dass alle Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung in Klimaschutzfördermaßnahmen reinvestiert werden oder in Form einer Entlastung an die Bürger zurückgegeben werden. Die aus der CO₂-Bepreisung generierten Mittel sollen somit nicht pauschal im Staatshaushalt aufgehen.

- Das kleinteilige, ineffiziente Förderinstrumentarium im Bereich Energieeffizienz für Gebäude soll als „Bundesförderung für effiziente Gebäude“ gebündelt werden.
- Der steuerlichen Förderung der Gebäudesanierung wird im Gebäudebereich als technologieoffenem Instrument Priorität eingeräumt, um energetische Sanierung in die Breite zu tragen.
- Sektorkopplung, synthetischen Kraftstoffen und Reallaboren wird eine hohe Innovationsbedeutung zugemessen. Innovationspotenziale sollen dabei durch Anreize gehoben werden.
- In ihrem Maßnahmenpaket bekennt sich die Bundesregierung klar zur ganzheitlichen Umsetzung der Beschlüsse der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung. Dies kann helfen Planungssicherheit zu gewährleisten und Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit grundsätzlich gleichrangig zu behandeln.
- Im Verkehrssektor sollen massive Investitionen in Infrastruktur und Technik zum Umstieg auf die emissionsarme Schiene motivieren. Die breite Einführung digitaler Leit- und Sicherungstechnik, der Ausbau neuralgischer Punkte im Schienennetz oder die Einführung des Deutschlandtaktes sind wichtige Bausteine, um die Attraktivität des Bahnverkehrs generell zu erhöhen. Für den Schienengüterverkehr sind insbesondere auch die beschlossene Stärkung des Kombinierten Verkehrs sowie des Einzelwagenverkehrs gute Signale.
- Ebenso richtig ist der geplante Ausbau des ÖPNV, vor allem die zugesagte Stärkung seiner Finanzierungsbasis durch systematische Anhebung der Regionalisierungsmittel.
- Im Bereich der auf die Bürger bezogenen Entlastungsmaßnahmen sind v. a. die unkompliziert zu handhabende Anhebung der Pendlerpauschale sowie die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes im Schienenpersonenfernverkehr auf 7 Prozent zu nennen.
- Ein gutes Zeichen ist zudem der Absenkung der Umlagen für Landstrom für die Binnenschifffahrt und die in Aussicht gestellte Initiative zur Einführung einer EU-weiten Landstrompflicht für Seehäfen.

Negativ:

- Die CO₂-Bepreisung wird nicht ausreichend klar als Leitinstrument in den Mittelpunkt gerückt, sondern nur als „zweites Element“ qualifiziert, ergänzend zu einem kleinteiligen und vielfach ineffizienten Förder- und Anreizinstrumentarium, welches zudem durch weitere z.T. überzogene regulatorische Eingriffe ergänzt werden soll.
- Es wird kein klarer Fahrplan zur Überführung eines temporären nationalen Emissionshandels für die Sektoren Gebäude und Verkehr in einen grenz- und sektorenübergreifenden europäischen Emissionshandel vorgelegt.
- Die Einführung von einem Fixpreis für die Periode von 2021 bis 2025 und einem anschließenden Mindest- und Höchstpreis für das nationale Emissionshandelssystem für Gebäude und Verkehr sind wenig zielführend, da damit der Preisbildungsmechanismus für kosteneffiziente CO₂-Vermeidung eingeschränkt wird. Sie sollten daher im Nicht-ETS-Bereich schnellstmöglich entfallen und im ETS-Bereich grundsätzlich vermieden werden.
- Bei der Entlastung der Strompreise durch einen Abbau der staatlich induzierten Strompreisbestandteile ist das Eckpunktepapier viel zu zögerlich. Die im Unionskonzept verankerten Forderungen, die Stromsteuer auf ein europäisches Mindestmaß zu senken und das EEG unter Bestandschutz auslaufen zu lassen, werden nicht aufgegriffen. Stattdessen wird einzig ein Abschmelzen der EEG-Umlage um 0,25 Cent je Kilowattstunde ab 2021 in Aussicht gestellt.

Dies ist nicht mehr als ein Tropfen auf dem heißen Stein bei einer aktuellen EEG-Umlage von 6,41 Cent.

- Das Verbot für Ölheizungen mit effizienter Brennwert-Technologie ab 2026 ist der falsche Weg, da hiermit Pfade für effiziente, innovative Hybridlösungen verbaut werden. Oberste Zielsetzung muss es sein mit Innovationen CO₂-Emissionen zu den geringsten Kosten für Unternehmen und Verbraucher zu senken statt auf ineffiziente Verbote und kleinteilige staatliche Eingriffe zurückzugreifen.
- So richtig die Stärkung der Schiene ist, so falsch ist der Ansatz, dies ausschließlich mit mehr Geld erreichen zu wollen. Die Rekordinvestitionen in Netz und Technik werden nicht zu den gewünschten Verlagerungseffekten führen, solange es keinen unabhängigen Betreiber der Schieneninfrastruktur gibt, der die Verfügbarkeit des Netzes neutral regelt und damit optimale Angebote im Sinne des Verkehrsträgers Schiene ermöglicht.
- Ebenso zu kritisieren ist die nicht nur massive Ausweitung der, sondern v. a. auch Verengung der Subventionsmaßnahmen auf die E-Mobilität. Durch Abkehr vom Ansatz der Technologieoffenheit verletzt der Staat zudem das Neutralitätsgebot.
- Vertan wurde im Verkehrssektor ebenfalls die Chance für eine grundlegende Reform/Straffung des energiebezogenen Steuer- und Abgabensystems. Die geplante stärkere Berücksichtigung von CO₂-Emissionen in der Kfz-Steuer sowie die vorgesehene stärkere CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut wirken wenig ambitioniert.
- Als reine Symbolpolitik ist der Beschluss zu werten, dass Flugtickets künftig nicht mehr unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Emissionen im Luftverkehr würden besser zum Beispiel durch einen Single European Sky erreicht, der für eine effizientere Luftraumnutzung und weniger Emissionen produzierende Warteschleife sorgen würde.

Berlin, 23. September 2019