

Klimapolitik | 07.10.2019 | Lesezeit 4 Min.

Was taugt das Klimapaket?

Die Idee erinnert an das Prinzip Zuckerbrot und Peitsche: Mit ihrem Klimapaket bringt die Bundesregierung zunächst zahlreiche Förder- und Entlastungsmaßnahmen auf den Weg und kombiniert diese mit einem moderaten CO₂-Preis. Später soll dann weniger gefördert werden – und der Preis steigen. Ob mit dieser Strategie die Klimaziele tatsächlich erreicht werden können, ist jedoch fraglich.

Zunächst das Finanzielle – immerhin geht es um 54 Milliarden Euro: So viel lässt sich die Bundesregierung den Klimaschutz allein bis 2023 kosten. Finanziert werden soll das Ganze zum einen aus dem Energie- und Klimafonds, der sich aus den Einnahmen durch den Europäischen Emissionshandel speist, und zum anderen aus den künftigen Einnahmen des nationalen Emissionshandels ab 2026. Hinzu kommen noch Rücklagen und Sonderzuweisungen des Bundes.

Von diesen 54 Milliarden Euro sind allerdings 39,5 Milliarden Euro schon vor dem Klimapaket für Investitionen im Rahmen des Energie- und Klimafonds vorgesehen. Für die neuen Maßnahmen sind also zusätzlich rund 15 Milliarden Euro reserviert, diese Summe setzt sich aus höheren Ausgaben und Mindereinnahmen zusammen. Die größten Posten (Grafik):

Für nicht näher benannte Einzelmaßnahmen sind bis zum Jahr 2023 insgesamt 7,1 Milliarden Euro vorgesehen; darunter fällt wohl auch eine Abwrackprämie für Ölheizungen.

Die Senkung der EEG-Umlage schlägt bis 2023 mit insgesamt fast 4,9 Milliarden

Euro zu Buche und stellt damit die größte steuerliche Entlastung dar.

Die Absenkung der Mehrwertsteuer von 19 auf 7 Prozent für Bahntickets addiert sich bis 2023 auf Mindereinnahmen von gut 1 Milliarde Euro.

Klimaschutzprogramm 2030: Was die Bundesregierung plant

Zusatzausgaben/Mindereinnahmen in Millionen Euro

	2020	2021	2022	2023
Nicht näher benannte Einzelmaßnahmen	1.516	1.698	1.732	2.164
Gebäudesanierung	0	152	303	455
Pendlerpauschale	0	20	169	212
E-Mobilitätsförderung	33	69	101	123
E-Dienstwagen	11	27	42	60
Wohngeld	0	60	60	60
Mindereinnahmen durch Senkung der EEG-Umlage	0	900	1.750	2.200
Mindereinnahmen durch niedrigere Mehrwertsteuer auf Bahntickets	224	269	275	280
Insgesamt	1.784	3.195	4.432	5.554

Quellen: Bundesministerium der Finanzen, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

Kritik an CO₂-Preisen

Alle diese Maßnahmen werden mit der Einführung einer CO₂-Bepreisung für die Sektoren Verkehr und Wärme kombiniert:

Im Jahr 2021 kostet der Ausstoß von einer Tonne CO₂ 10 Euro - danach steigt der Preis stufenweise bis auf 35 Euro im Jahr 2025.

Wichtig dabei ist, dass es sich bis zum Jahr 2025 um Festpreise ohne fixe Mengengrenzen handelt. Erst ab 2026 wird eine maximale Emissionsmenge festgelegt, die dann von Jahr zu Jahr sinkt. Zudem werden die CO₂-Zertifikate ab 2026 in einem Preiskorridor von 35 bis 60 Euro je Tonne auktioniert, also wie Aktien an der Börse

gehandelt.

An dieser CO₂-Bepreisung gibt es schon heute viel Kritik. Zu Recht, denn zum einen zeigen Erfahrungen aus dem Ausland, dass die alleinige Verteuerung von CO₂ noch nicht zum Ziel, sprich: zu mehr Klimaschutz, führt – es muss auch CO₂-freie Alternativen geben.

Und zum anderen schaffen die Festpreise zwar Planungssicherheit, gleichzeitig sind sie aber so niedrig, dass die erhofften Lenkungseffekte ausbleiben dürften – die Verbraucher werden ihr Verhalten also wohl kaum ändern.

Ohnehin sind viele Maßnahmen des Klimapakets inkonsistent. So wird auf fossile Kraftstoffe ein Aufschlag von zunächst 10 Euro pro Tonne CO₂ fällig – bei der Lkw-Maut, die zugunsten emissionsfreier Trucks umgebaut werden soll, würden die aktuellen Vorschläge zu einem Aufschlag führen, der einem CO₂-Preis von etwa 200 Euro pro Tonne entspräche.

Alternative Kraftstoffe werden nicht gefördert

Auch die Förderung von Alternativen zum konventionellen Antrieb ist nicht technologieoffen und die Pläne bleiben vage. Dass im Jahr 2030 ein Drittel der deutschen Lkw emissionsfrei fahren soll, klingt unrealistisch. Und woher bis dahin eine Million Ladesäulen für E-Autos kommen sollen, steht auch in den Sternen.

Ebenfalls ziemlich unausgegoren sind die Pläne des Klimakabinetts für alternative Kraftstoffe:

Obwohl Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe eine wichtige Rolle für das Erreichen der Klimaziele spielen, fördert der Staat ihre Entwicklung nicht.

Ausschließlich auf batteriebetriebene Neuwagen zu setzen, ist aber zu wenig. Denn tatsächlich ist davon auszugehen, dass im Jahr 2025 noch immer gut 44 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Für diesen Fahrzeugbestand müssten dringend Kraftstoffalternativen entwickelt werden – wie in Schweden.

Geschieht das nicht, bleiben die Klimaziele unerreichbar und es erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass der Emissionshandel auch nach 2026 weiter durch Preisgrenzen eingeschränkt wird.

Die CO₂-Festpreise im Klimapaket sind so niedrig, dass die erhofften Lenkungseffekte ausbleiben dürften – die Verbraucher werden ihr Verhalten also wohl kaum ändern.

Dieses Risiko besteht vor allem deshalb, weil im Verkehrs- und Gebäudesektor geringe Preiselastizitäten vorherrschen, die Verbraucher auf Preisänderungen also nur wenig oder mit Verzögerung reagieren: Der Austausch einer Heizung oder ein Umzug näher zur Arbeitsstelle sind Entscheidungen, die in den meisten Haushalten nur in großen zeitlichen Abständen anstehen. Daher ist Skepsis angebracht, ob die Preisimpulse wirklich ausreichen, um die angepeilten Veränderungen im Verkehrs- und Gebäudesektor auszulösen (Grafik):

Für Benzin wird der Preisaufschlag durch die CO₂-Besteuerung 2021 gerade einmal 2 Cent je Liter betragen - und dann bis 2026 auf schätzungsweise 14 Cent steigen.

Was das Klimapaket bewirkt

Veränderung der Preise in Euro



Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

Für Diesel und Heizöl wird der Zuschlag Mitte des kommenden Jahrzehnts voraussichtlich bei 9 bis 16 Cent liegen. Die Stromverbraucher werden dagegen durch eine leichte Senkung der EEG-Umlage entlastet.

Für die Kraftstoffe bedeutet das eine Steuer- und Abgabensteigerung um 22 (Benzin) beziehungsweise 34 (Diesel) Prozent, beim Heizöl dagegen wären es mehr als 260 Prozent. Der größte Druck wird also auf Besitzer von Ölheizungen ausgeübt; diese

Heizungen aber werden in Deutschland ohnehin kaum noch erneuert oder gar neu eingebaut.

Nutzen des Klimapakets ungewiss

Unter dem Strich ist das Klimapaket deshalb eine Gleichung mit vielen Unbekannten. Zwar setzt die Bundesregierung mit dem Einstieg in die CO₂-Bepreisung in den Sektoren Wärme und Verkehr ein nicht zu unterschätzendes Zeichen: Sie vertraut auf eine marktliche Steuerung und verzichtet auf Verbote und Vorschriften, die bestimmte Technologien verordnen.

Ob das Preisniveau und die begleitenden Maßnahmen ausreichen, um emissionsarme Alternativen wettbewerbsfähig und so attraktiv zu machen, dass tatsächlich viele Menschen umsteigen und Emissionen eingespart werden, ist allerdings völlig offen.

Kernaussagen in Kürze:

- Für den Klimaschutz will die Bundesregierung bis 2023 rund 54 Milliarden Euro ausgeben, 39,5 Milliarden Euro waren allerdings schon vor dem Klimapaket für Investitionen im Rahmen des Energie- und Klimafonds vorgesehen.
- An der angedachten CO₂-Bepreisung gibt es zu Recht Kritik: Zum einen ist sie zu niedrig angesetzt, um Lenkungseffekte zu erzielen, zum anderen fehlen CO₂-freie Alternativen für die Verbraucher.
- Ebenfalls unausgegoren sind die Pläne für alternative Kraftstoffe: Obwohl Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe eine wichtige Rolle für das Erreichen der Klimaziele spielen, fördert der Staat ihre Entwicklung nicht.