



CLAUDIA KEMFERT

Deutschland bis 2050 CO₂-neutral? Der Weg dorthin muss noch gefunden werden

Claudia Kemfert ist Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin. Der Kommentar gibt die Meinung der Autorin wieder.

Nun also doch: Deutschland will nicht länger hinterherhinken in Sachen Klimaschutz. Bundeskanzlerin Angela Merkel hat sich beim Petersberger Klimadialog vor gut zwei Wochen nach langem Zögern dem französischen Präsidenten angeschlossen. Deutschland soll also endlich konsequent den Pfad der Klimaneutralität beschreiten und die Wirtschaft spätestens ab dem Jahr 2050 komplett dekarbonisiert sein.

Man könnte auch sagen: Es gibt ein neues Ziel, weil jetzt schon klar ist, dass das alte verfehlt wird. Denn zur Erreichung der Pariser Klimaziele bis zum Jahr 2020 wird es kaum reichen. Ohne konsequenten Kohleausstieg, eine Verkehrswende und verstärkte Energiesparanstrengungen auch im Gebäudebereich liegen auch die 2030er Klimaziele in weiter Ferne. Doch die Bundesregierung hat sich viel vorgenommen: Ein Klimaschutzgesetz soll noch in diesem Jahr auf den Weg gebracht und der Kohleausstieg umgesetzt werden. Außerdem wurde zuletzt hitzig über eine CO₂-Steuer diskutiert, die die wahren Kosten von umweltschädlichem Verhalten aufzeigen soll – ähnlich wie die Ökosteuer, die jüngst 20 Jahre alt wurde. Doch die Lenkungswirkung der Ökosteuer war begrenzt, im Verkehrssektor sind die Emissionen heute genauso hoch wie vor 20 Jahren.

Was also tun? Die europäischen Vereinbarungen sehen vor, dass die Sektoren, die nicht Teil des Emissionshandels sind, insbesondere der Verkehrssektor und auch Gebäude („Non-ETS-Sektoren“), bei einer Zielverfehlung Zertifikate hinzukaufen müssen. Bei derzeit steigenden CO₂-Preisen würde das für den deutschen Staat richtig teuer werden, bis zu 60 Milliarden Euro müsste der deutsche Finanzminister in den kommenden zehn Jahren bezahlen. Da macht es deutlich mehr Sinn, das Geld nicht als „Strafzahlung“ zu vergeuden, sondern es im eigenen Land auszugeben. Zum Beispiel für die dringend benötigte Verkehrswende, die den Schienenverkehr, die Elektromobilität und andere klimaschonende Antriebe fördert. Zudem sollten die Ausgaben für die energetische Gebäudesanierung erhöht werden, neben finanziellen Unterstützungen sind auch steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten wichtig. Eine Ausweitung des Emissionsrechtshandels auf die Sektoren Gebäude und

Verkehr ist hingegen keine Alternative: Neben juristischen gäbe es auch praktische Probleme: Sollen Autofahrerinnen und Autofahrer künftig etwa mit Zertifikaten an der Börse jonglieren?

Sinnvoller wäre eine „Ökosteuer reloaded“, also eine Energiesteuerreform, die fossile Energien zunehmend stärker besteuert als nachhaltige Energien. Damit am Ende nicht die ganz normalen Leute die Suppe einer verfehlten Politik auszulöffeln haben, sollte aber zunächst einmal damit begonnen werden, das Geld, das der Bevölkerung heimlich aus den Taschen gezogen wird, zurückzugeben. 57 Milliarden Euro zahlen wir jedes Jahr für umweltschädliche Subventionen. Geld, mit dem klimaschädliches Verhalten gefördert wird. Würde man diese Subventionen sofort streichen, bekäme jede Person in Deutschland 700 Euro im Jahr, also etwa 60 Euro im Monat – eine prima Klimaprämie.

Zusammen mit einer CO₂-Steuer, die Kerosin, Diesel, Benzin und Heizöl verteuert, wären – je nach Flug-, Fahr- und Heizverhalten – nahezu alle sofort entlastet. Selbst dann, wenn die Steuer, die erst ab 40 Euro überhaupt lenkend wirkt, über 100 Euro pro Tonne CO₂ steigt. Es wäre ratsam, die Steuer im Zeitverlauf schrittweise auf 180 Euro pro Tonne zu erhöhen. Dafür könnte man dann die Stromsteuer senken oder sogar ganz abschaffen, damit Privathaushalte, aber auch die Wirtschaft als Ganzes nicht zusätzlich belastet werden. Gleichzeitig muss die Verkehrswende endlich vollumfänglich auf den Weg kommen. Das restliche Steueraufkommen sollte deshalb unter anderem in das Schienennetz und die Ladeinfrastruktur für Elektroautos fließen.

Derzeit zahlen wir Steuerzahlerinnen und Steuerzahler alle „heimlich“ für die durch CO₂ entstandenen Schäden. Viel besser wäre es, wenn die tatsächlichen Verursacher stärker zur Kasse gebeten und dadurch animiert werden, ihr Verhalten zu ändern. Für diejenigen, die sich das nicht leisten können, lassen sich Lösungen finden. Denn es geht überhaupt nicht darum, dass Tanken und Heizen künftig zum Luxus werden. Sondern es geht um Klimaschutz und um neue Technologien zum Wohle und zum Nutzen aller.

IMPRESSUM



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

86. Jahrgang 29. Mai 2019

Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan;
Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig;
Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Dr. Claus Michelsen; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.;
Prof. Dr. Jürgen Schupp; Prof. Dr. C. Katharina Spieß

Chefredaktion

Dr. Gritje Hartmann; Mathilde Richter; Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Dr. Peter Krause

Redaktion

Renate Bogdanovic; Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner;
Claudia Cohnen-Beck; Dr. Daniel Kemptner; Sebastian Kollmann;
Bastian Tittor; Dr. Alexander Zerrahn

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

leserservice@diw.de

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

Gestaltung

Roman Wilhelm, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den
Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter
unter www.diw.de/newsletter