

**Auch wenn es kaum einer glaubt:
Klimaschutz funktioniert am besten
marktwirtschaftlich!**

Wolf Matthias Mang

Präsident der Vereinigung
der hessischen Unternehmerverbände,
Vorsitzender von Hessenmetall,
Vizepräsident der IHK Offenbach

**Vortrag vor dem
Wirtschaftsclub Rhein-Main e. V.**

**9. Juni 2020
Schlosshotel Kronberg**

Inhaltsverzeichnis

1 Begrüßung	2
2 Grundannahmen der Klimapolitik.....	3
3 Ziele der Klimapolitik	4
4 Maximen der Klimapolitik	6
4.1 Klimapolitik sollte auf so wenig Staat wie nötig setzen, und so viel Markt und Wettbewerb wie möglich zulassen	6
4.2 Klimapolitik muss ökologisch effektiv und ökonomisch effizient sein	7
4.3 Klimapolitik muss Technologieoffenheit wahren	8
4.4 Klimapolitik muss im Einklang mit einer prosperierenden Wirtschaft erfolgen. ...	10
5 Instrumente der Klimapolitik.....	11
5.1 Vorbild EU-Klimapolitik in Stromerzeugung, Industrie und Luftfahrt.....	11
5.2 CO ₂ -Deckel im Bereich Straßenverkehr und Gebäude	12
5.3 Instrumentenkasten entrümpeln.....	13
6 Schlussbemerkung	15

1 Begrüßung

Sehr geehrter Herr Kremer,
sehr geehrte Damen und Herren des Wirtschaftsclubs Rhein-Main,
vielen Dank für die Einladung, heute zu Ihnen zu einem sehr aktuellen Thema sprechen zu dürfen.

Auch wenn es kaum einer glaubt:

Klimaschutz funktioniert am besten marktwirtschaftlich!

Ich freue mich sehr auf den Gedankenaustausch mit Ihnen nachher.

Wenn Wirtschaft und das öffentliche Leben nach der Corona-Krise wieder in Schwung gebracht worden sind, sollten Maßnahmen an erster Stelle stehen, die auf eine klima- und umweltfreundliche Zukunft ausgerichtet und sozial ausgewogen sind. Der Grundgedanke ist, dass Ökonomie, Ökologie und Soziales zusammengedacht werden müssen: Die Sorge für die Menschen und der Schutz der Ökosysteme sind untrennbar miteinander verbunden. Wir müssen vieles ändern, **damit die Menschheit und die ganze Schöpfung** auch in Zukunft **gut auf diesem Planeten leben** können. Jenseits aller Einzelinteressen stehen alle Menschen in der Verantwortung, für "unser gemeinsames Haus Sorge zu tragen". Das gilt auch für die Wirtschaft.

Aber: Wir müssen dabei das Richtige tun, nicht das nur gut Gemeinte!

Viele Menschen glauben, Klimaschutz und Wirtschaftswachstum seien miteinander unvereinbare Gegensätze. Und ihr einfaches Rezept lautet: Je mehr wir das Wirtschaftswachstum reduzieren, desto besser schützen wir das Klima. Sowohl die Grundannahme als auch die Schlussfolgerung daraus sind falsch. Und damit auch die daraus abgeleiteten Folgerungen, immer weitere Einschränkungen unseres individuellen Verhaltens, also eine individuelle Moral, zu fordern: Fleischverbote, Fahrverbote, Wachstumsverbote.

Richtig dagegen ist: der Klimaschutz muss im institutionellen Rahmen verankert sein, dann braucht es dazu jedenfalls keine individuelle Moral mehr: Zum richtigen Klimaschutz brauchen wir ein institutionalisiertes marktwirtschaftliches System, das CO₂-Ausstoß deckelt, Ausstoß-Mengen reduziert und Einhaltung gelingt am besten durch eine fest vorgegebene Reduktion der CO₂-Ausstoß-Menge, die sich jährlich weiter vermindert: einen sog. CO₂-Deckel in Kombination mit einem Emissionshandel. Dieses System funktioniert schon sehr erfolgreich europaweit in der Industrie und in der Stromerzeugung. Ein solches System wird in Kürze - ab Januar 2021 - national im Straßenverkehr und Gebäuden eingeführt.

Die Corona-Pandemie ist ein tiefer Einschnitt, deren Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft noch lange spürbar sein werden. Doch in der Krise liegen auch Chancen: Die Chance, den Wirtschaftsstandort Deutschland zukunftsfest und wettbewerbsfähig zu gestalten. Aber auch die Chance, die Treibhausgasemissionen zu senken und unsere Lebensgrundlagen zu bewahren. Damit beides gelingt, müssen die richtigen Weichen gestellt werden.

Welche politischen Maßnahmen sind notwendig und zielführend, um die Wirtschaft nach Corona neu zu beleben und das Klima zu schützen? Klimaschutz sowie Wohlstand und Wirtschaftswachstum sind keine Widersprüche, sondern im Gegenteil, sie bedingen einander. Eine Voraussetzung ist, dass die Politik in Deutschland für mehr Rationalität, Marktwirtschaft und Technologieoffenheit in der Klimapolitik sorgt.

Ich werde in meinem Vortrag Aussagen treffen zu Grundannahmen, Zielen, Maximen und Instrumenten der Klimapolitik.

2 Grundannahmen der Klimapolitik

Ich beginne mit den Grundannahmen.

Die allmähliche Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur ist ein Faktum, das wenig bestritten und vielerorts erlebt wird.

Unsere Sommer werden heißer, Gletscher schmelzen in den Alpen, der Weinanbau passt sich an, Bewohner von Dachgeschosswohnungen in Innenstädten sind froh, wenn Juli und August vorüber sind.

Viel schlimmer sind die Folgen von Hitze in jetzt schon heißen und trockenen Regionen der Welt.

Politisch relevant ist die Frage, ob und inwieweit der Mensch zur globalen Klimaerwärmung beiträgt.

Die Mehrheit der Deutschen glaubt daran, dass der Mensch das Klima wesentlich beeinflusst. Auch die meisten Regierungen der EU-Staaten teilen diese Auffassung. Und formell akzeptieren auch die meisten Staaten der Erde die Notwendigkeit, Klimaschutz zu betreiben, wie sie es im Pariser Abkommen bekundet haben.

Leider erhöhen viele Klimapolitiker und Klimaaktivisten ihre Auffassung regelmäßig zu einer „Haltung“, die man zu haben hat. Das ist eine binäre Schwarz-Weiß-Malerei. Gelegentlich erscheint dies wie eine Klimareligion mit populistischen Parolen. Der politische oder wissenschaftliche Gegner, der an der Signifikanz des anthropogenen Effekts zweifelt, soll in die soziale Todeszone gestoßen werden.

Das ist eine gefährliche Polarisierung. Sie verengt den Diskurs. Von Politikern, Journalisten und NGOs ist zu verlangen, dass sie für mehr Sachlichkeit in der politischen Kultur eintreten und auf ehrabschneidende Mechanismen zur Erlangung von Diskurshoheit verzichten. Skepsis und Kritik gegenüber dem Argument des anderen muss jeder auch gegen sich selbst gelten lassen – etwa in Hochschulen.

Egal wie man sich persönlich entscheidet: Klimapolitik ist der neue Normalzustand.

Die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände, dessen Präsident ich bin, hat sich dafür entschieden, anzunehmen, dass der Mensch einen wesentlichen Einfluss auf das Klima hat. Diese Annahme liegt meinem Vortrag zugrunde.

Betrachten wir noch wenige zentrale Fakten zum wichtigsten Treibhausgas CO₂.

Von den weltweiten CO₂-Emissionen von rund 37 Milliarden Tonnen im Jahr 2018 stammten rund 2 Prozent oder 760 Mio. t aus Deutschland – und rund 0,1 Prozent oder 35 Mio. t aus Hessen.

Deutschland wird den Klimawandel nicht alleine aufhalten können. Will Deutschland einen wesentlichen Beitrag zum weltweiten Klimaschutz leisten, geht das nur indirekt:

Deutschland muss beweisen, dass Klimaschutzpolitik Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit nicht schmälern, sondern erhalten oder sogar steigern.

Nur dann werden sich die großen Emittenten, wie die USA, China, Russland oder Indien, ernsthaft an dieser globalen Herausforderung beteiligen.

Erforderlich ist eine effiziente und konsistente Klimapolitik in Deutschland und in der EU. Dazu sind mehr Rationalität, Markt und Technologieoffenheit nötig als bisher.

Das gilt für die drei Aspekte der Klimapolitik, zu denen ich jetzt komme:

- Ziele
- Maximen
- Instrumente

3 Ziele der Klimapolitik

Das generelle Ziel lautet, den Anstieg der Durchschnittstemperatur zu begrenzen – in etwa auf unter 2 Grad Celsius.

Weil die Klimaerwärmung ein globales Problem ist, folgt daraus ein globales Ziel: Reduktion des weltweiten Ausstoßes an Treibhausgasen. Davon ist die Welt, auch nach dem Pariser Klimaabkommen, noch weit entfernt. Zumal die US-Administration das Pariser Abkommen in Frage stellt.

Gleichwohl rechtfertigt ein Fehler anderer nicht meine eigenen Fehler.

Es ist sachlich richtig, auch mit Blick auf die historischen Emissionsmengen, dass die EU vorangeht.

Es gibt zahlreiche sektorale und nationale Ziele in der EU und dazu in Deutschland noch Jahresziele und Sektorziele.

In der EU werden im Sektor Stromerzeugung, Industrie und innereuropäischer Luftverkehr die politisch gesetzten Ziele zur Begrenzung und Absenkung des CO₂-Ausstoßes seit 2005 eingehalten.

Das ist ein großer klimapolitischer Erfolg: Immerhin wird hier fast die Hälfte des EU-weiten CO₂ in die Luft geblasen.

Was ist der Erfolgsfaktor? Hier gibt es einen verbindlichen und jährlich sinkenden CO₂-Deckel.

Und es ist in föderaler Hinsicht ein Erfolg. Der Staat ist auf der Ebene tätig, wo er mit größter Effizienz ein Ziel erreicht.

In anderen Sektoren wie Verkehr oder Gebäude gibt es auch Ziele der EU oder Deutschlands, die aber meist nicht erreicht werden oder lax formuliert sind. Warum? Weil man keine geeigneten Instrumente eingesetzt hat. Dazu später mehr.

Was wären richtige Ziele in zeitlicher und quantitativer Hinsicht für Deutschland?

80 bis 95 Prozent Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen bis 2050 in Deutschland gegenüber 1990 lautet das offizielle Ziel der Bundesregierung. Das mag für das Ziel, die Erwärmung zu begrenzen, eventuell richtig sein. Naturwissenschaftlich kann ich es nicht beurteilen.

Aber politisch und ökonomisch erscheint es mir derzeit eher als überambitioniert.

Der Bundesverband der deutschen Industrie (BDI) kommt in seiner „Klimapfade-Studie“ Anfang 2018 zu folgender Einschätzung:

„80 Prozent Treibhausgas-Reduktion sind technisch möglich und in den betrachteten Szenarien volkswirtschaftlich verkraftbar. Die Umsetzung würde allerdings eine deutliche Verstärkung bestehender Anstrengungen, politische Umsteuerungen und ohne globalen Klimaschutzkonsens einen wirksamen Carbon-Leakage-Schutz erfordern.“

Zu einem Ziel 95 Prozent Reduktion sagt die BDI-Studie:

Das wäre „an der Grenze absehbarer technischer Machbarkeit und heutiger gesellschaftlicher Akzeptanz. Eine solche Reduktion erfordert praktisch Nullemissionen für weite Teile der deutschen Volkswirtschaft.

Dies würde neben einem weitestgehenden Verzicht auf alle fossilen Brennstoffe unter anderem

den Import erneuerbarer Kraftstoffe (Power-to-Liquid/-Gas),

den selektiven Einsatz aktuell unpopulärer Technologien wie Carbon-Capture-and-Storage (CCS)

und sogar weniger Emissionen im Tierbestand bedeuten

– eine erfolgreiche Umsetzung wäre nur bei ähnlich hohen Ambitionen in den meisten anderen Ländern vorstellbar.“

Und zu den Kosten sagt der BDI 2018 in seiner Studie folgendes:

„Die kosteneffiziente Erreichung der Klimapfade würde in Summe Mehrinvestitionen von 1,5 bis 2,3 Billionen Euro bis 2050 gegenüber einem Szenario ohne verstärkten Klimaschutz erfordern, davon ca. 530 Milliarden Euro für eine Fortschreibung bereits bestehender Anstrengungen (im Referenzpfad).

Dies entspricht bis 2050 durchschnittlichen jährlichen Mehrinvestitionen in Höhe von ca. 1,2 bis 1,8 Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts. Die direkten volkswirtschaftlichen Mehrkosten nach Abzug von Energieeinsparungen lägen bei etwa 470 bis 960 Milliarden Euro bis 2050 (etwa 15 bis 30 Milliarden Euro pro Jahr), davon ca. 240 Milliarden Euro für bestehende Anstrengungen.“

Ob es bei diesen Kosten für das Ziel 80 Prozent Reduktion oder gar 95 Prozent politische Mehrheiten geben wird, wenn die Politik ernst macht? Das bezweifle ich.

Ebenso wichtig wie die Zieldebatte ist mir die Frage nach den Maximen zur Auswahl der Instrumente der Klimapolitik, worüber ich jetzt sprechen werde.

Denn hier geht es darum, ob der Wirtschaftsstandort Hessen attraktiv bleibt oder nicht, sowie ob Klimaschutz effektiv ist – oder nur „Pillepalle“, wie Frau Merkel sagte.

4 Maximen der Klimapolitik

Welche Instrumente der Klimapolitik sind richtig? Das hängt davon ab, welche Maximen man für ihre Auswahl heranzieht. Eher freiheitliche oder eher etatistische Maximen?

Die bisherige Energiewende-Politik in Deutschland setzte auf Planwirtschaft und Besserwisserei von Politikern und Bürokraten und hat katastrophal hohe Kosten zu Lasten von privaten, gewerblichen und den allermeisten industriellen Stromkunden verursacht. Das muss sich ändern.

Dazu schlage ich vier Maximen vor:

4.1 Klimapolitik sollte auf so wenig Staat wie nötig setzen, und so viel Markt und Wettbewerb wie möglich zulassen

Die erste Maxime lautet: Klimapolitik sollte auf so wenig Staat wie nötig setzen, und so viel Markt und Wettbewerb wie möglich zulassen.

Unstrittig ist: Markt und Wettbewerb sind nicht in der Lage, von alleine eine intakte Umwelt zu erhalten. Sie können offenbar auch einen menschlichen Einfluss auf das Klima nicht vermeiden.

Basierend auf der Annahme eines wesentlichen Einflusses des Menschen auf das Klima ist festzustellen, dass die Erderwärmung ein Phänomen ist, bei dem auch freiheitlich gesinnte Ökonomen ein sogenanntes „Wettbewerbsversagen“ erkennen und staatliche Interventionen für gerechtfertigt halten.

Populistisch erschien es mir, wenn Politiker aus dem eher bürgerlichen Lager behaupten, man könne allein auf Marktkräfte und Technik vertrauen, denn durch Innovationen werde sich das Klimaproblem lösen. Das ist nur die halbe Wahrheit. Nötig ist, dass der Staat zunächst eine geeignete Rahmenordnung setzt, die zur Reduktion von Treibhausgasen zwingt.

Warum sind wir alle ganz besonders für den zweiten Teil der Maxime „so viel Markt und Wettbewerb wie möglich!“?

Erstens schafft und sichert die Marktwirtschaft Handlungsfreiheit für Bürger und Betriebe.

Zweitens aktiviert die Marktwirtschaft die gesellschaftlich und wirtschaftlich so vorteilhaftesten Funktionen des Wettbewerbs. 4 Gruppen von Wettbewerbsfunktionen lassen sich unterscheiden:

1. Wettbewerb schafft Alternativen.
2. Wettbewerb schränkt den Einfluss des Staates sowie die Macht einzelner privater Anbieter ein.
3. Wettbewerb erfüllt in der Tendenz drei statische Funktionen:
 - a. Die zur Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen erforderlichen Produktionsfaktoren werden in ihre produktivste Verwendung gelenkt.
 - b. Die Struktur des Angebots entspricht den Präferenzen der Nachfrager.

- c. Die Einkommen werden gemäß der Marktleistung verteilt.
4. Wettbewerb verwirklicht zwei dynamische Funktionen, indem er zu permanenten Innovationsanreizen und zur raschen Anpassung der Produktion an sich verändernde Rahmenbedingungen führt, so dass insbesondere der technische Fortschritt über Imitationen rasch verbreitet wird.

Wegen der Grundsatzentscheidung für wettbewerbliche Selbststeuerungsprozesse sind in unserer Marktwirtschaft nicht Freiheit und Wettbewerb jeweils neu zu begründen, sondern existierende und geplante Staatseingriffe in die wirtschaftliche Freiheit des Privatsektors müssen regelmäßig kritisch geprüft und sachlich gerechtfertigt werden.

4.2 Klimapolitik muss ökologisch effektiv und ökonomisch effizient sein

Die zweite Maxime lautet: „Klimapolitik muss ökologisch effektiv und ökonomisch effizient sein.“

Ökologisch effektiv heißt, es sollten Maßnahmen ausgewählt werden, die das ökologische Ziel erreichen.

In diesem Sinne war die vor 20 Jahren eingeführte Ökosteuer nicht wirksam.

Es ist bemerkenswert, dass sogar das wirtschaftspolitisch eher linke Forschungsinstitut DIW dies inzwischen eingeräumt hat.

Auch das EEG ist nicht direkt wirksam, da der Sektor Elektrizität dem System der EU-CO₂-Obergrenze unterliegt, so dass das EEG Emissionen in andere EU-Staaten verdrängt, aber den EU-weiten CO₂-Ausstoß nicht verringert.

Es ist für das Klima z.B. ohne Auswirkung, ob dieser Raum hier mit alten Glühbirnen oder modernen LEDs beleuchtet wird.

Denn wenn wir – und viele andere Häuser – mit Glühbirnen mehr Strom verbrauchen, dann benötigt die MAINOVA, die auch diese Gebäude mit Strom versorgt, den sie in fossilen Kraftwerken erzeugt, mehr CO₂-Zertifikate. Diese CO₂-Zertifikate muss die MAINOVA an der Börse zukaufen, so dass der Verkäufer, etwa eine Fabrik in Frankreich oder ein Stadtwerk in Belgien, danach weniger CO₂-Zertifikate hat und entsprechend weniger emittieren darf. Der Gesamtausstoß in der EU bleibt gleich, nur der Ort der CO₂-Emission ändert sich.

Umgekehrt ist es, wenn hier im Raum LEDs leuchten: Dann braucht MAINOVA weniger CO₂-Zertifikate. MAINOVA wird die überzähligen Zertifikate verkaufen, und woanders wird dann CO₂ in die Luft gepustet.

Das zeigt: Stromsparen hat innerhalb eines Systems mit CO₂-Deckel keine Klimawirkung, nur eine Wirkung auf meine Stromrechnung.

Wer mehr Klimaschutz will, muss für eine raschere Senkung des CO₂-Deckels eintreten – er kann aber nachts das Licht brennen lassen. Mit gutem Gewissen. Denn die Ethik „steckt“ in den Regeln, nicht mehr im individuellen Verhalten.

Und es ist für den CO₂-Ausstoß egal, ob der Strom für die Lampen aus Windkraft und Kohlekraftwerken kommt. Der CO₂-Ausstoß in der EU bleibt gleich hoch.

Denn die Menge der CO₂-Zertifikate für Deutschland pro Jahr ist fix. Sie ist unabhängig davon,

- *ob in Deutschland Strom aus Windkraft erzeugt wird, so dass Zertifikate übrig bleiben und ins Ausland verkauft werden,*
- *oder ob in Deutschland Strom aus Kohle erzeugt wird, so dass mehr Zertifikate benötigt werden, die zugekauft werden müssen.*

Das zeigt erneut: Die EEG-Förderung für Windkraftstrom ist nicht direkt klimawirksam, da die Elektrizitätserzeugung dem EU-System der CO₂-Obergrenze unterliegt.

Auch hier gilt: wer mehr Klimaschutz bei Stromerzeugung und Industrie will, muss den CO₂-Deckel senken.

Natürlich hat das EEG langfristig die Wirkung, dass es den Strukturwandel des Stromerzeugungssystems in Deutschland in eine staatlich dirigierte Richtung verändert. Nur hätte der EU-weite CO₂-Deckel kurz- und mittelfristig ebenfalls Veränderungen bewirkt – vermutlich zu viel geringeren Kosten.

Ökosteuer und EEG zeigen, wie irrational die umwelt- und klimapolitische Debatte in Deutschland läuft. Und wie mächtig Partikularinteressen in der Energiewirtschaft waren und sind.

Ich komme zum zweiten Teil dieser Maxime:

Ökonomisch effizient heißt, dass die ausgewählten ökologisch wirksamen Maßnahmen so kostengünstig wie möglich sind, dass es also keine günstigeren Alternativen für eine gegebene ökologische Wirkung gibt.

Auch hier fällt das EEG erneut durch. Es kostet 25 Mrd. Euro Subventionen pro Jahr und hat enorm hohe Grenzvermeidungskosten je hypothetisch vermiedene Tonne CO₂.

4.3 Klimapolitik muss Technologieoffenheit wahren

Die dritte Maxime lautet: „Klimapolitik muss Technologieoffenheit wahren.“

Technologieoffenheit bedeutet, dass weder Parlamentarier noch die Spitzen der Verwaltungen sich ein Wissen anmaßen dürfen, welche Energieträger, welche Technik, welche

Antriebssysteme im Verkehr und welche Art und Weise der Bereitstellung von Wärme und Kälte in Gebäude das Richtige für die Zukunft ist. All das kann niemand wissen.

Es reicht, wenn der Staat die schädlichen Folgen bestimmter Handlungen begrenzt oder verbietet, nicht aber vorschreibt oder mit Milliardensubventionen anreizt, welche Motoren Fahrzeuge haben oder wie Strom erzeugt wird.

Leider subventioniert der Staat recht einseitig den Energieträger Elektrizität, während andere Energieträger, etwa flüssige oder gasförmige Energieträger, bislang im politisch „toten Winkel“ waren und übersehen wurden.

Mit dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung wurde diese Fehlentwicklung leider nur teilweise korrigiert.

Beispiel Verbrennungsmotor: Es ist doch klar, dass nicht die Motorart das Klima aufheizt, sondern der CO₂-Ausstoß.

Dabei ist es möglich flüssige Kraftstoffe treibhausgasneutral herzustellen: Mit Hilfe von Strom aus erneuerbaren Energien wird Benzin und Diesel synthetisch hergestellt. So ließe sich die bisherige Technik weiter nutzen – Verbrennungsmotoren in Autos, das Tankstellennetz, die Pipelines.

Niemand kann sagen, welche Antriebstechnik und welche Energieträger künftig eine treibhausgasneutrale Mobilität im Straßenverkehr prägen werden: Batterieelektrisch oder Brennstoffzellentechnik oder synthetische flüssige Kraftstoffe?

Im Luftverkehr mit seiner Gewichts-Restriktion sind auch treibhausgasneutral synthetisch hergestellte Kraftstoffe oder Lösungen auf Wasserstoffbasis denkbar als Ersatz für fossiles Kerosin. Batterie dürften zu schwer sein, wenn man auch noch Passagiere und Fracht befördern will...

Auch in Gebäuden müssen Ölheizungen und Gasheizungen nicht verschwinden, denn sie können mit treibhausgasneutral synthetisch hergestellten Brennstoffen gefüllt werden.

Treibhausgasneutral hergestelltes Methan wäre als Gas im bestehen Leitungsnetz auch gut speicherbar – ein klarer Vorteil gegenüber volatil eingespeistem Strom aus Wind und Sonne, gerade in Zeiten der Dunkelflaute, die im Januar oder Februar in Mitteleuropa nicht selten ist.

Die Politik sollte über das „Ob“ des Klimaschutzes entscheiden und Leitplanken setzen, innerhalb derer Daniela und Daniel Düsentrieb in Unternehmen und Hochschulen dann das „Wie“ beantworten: mit ökologisch wirksamen und ökonomisch effizienten Lösungen.

4.4 Klimapolitik muss im Einklang mit einer prosperierenden Wirtschaft erfolgen.

Die vierte und letzte Maxime lautet: Klimapolitik muss im Einklang mit einer prosperierenden Wirtschaft erfolgen.

In der Diskussion um Klimaschutz sollte beachtet werden, dass der Erhalt einer starken Wirtschaft inklusive einer starken Industrie entscheidend ist für die Vorbildfunktion deutscher Klimapolitik. Denn direkt schützt Deutschland das Klima nicht. Höchstens indirekt.

Führt Klimaschutz in Deutschland zu Wachstum und Wohlstand, kann er zum Export-schlager werden. Schwächt Klimapolitik jedoch die wirtschaftliche Basis und zieht Arbeitslosigkeit nach sich, wird sie weltweit zum abschreckenden Beispiel und erschwert eine Einigung auf weltweite, verbindliche CO₂-Reduktionsziele und -instrumente.

5 Instrumente der Klimapolitik

5.1 Vorbild EU-Klimapolitik in Stromerzeugung, Industrie und Luftfahrt

Durch die Brille dieser 4 Maximen betrachte ich nun Klimapolitikinstrumente.

Ich beginne mit einem Lob für die EU im Bereich Stromerzeugung, Industrie und innereuropäischer Luftfahrt.

Die EU-Politik ist in diesem Bereich ökologisch effektiv.

EU-weit sinkt der CO₂-Ausstoß in diesem Bereich, weil die EU hier eine Deckelung für den CO₂-Ausstoß vorschreibt.

Rund 11.000 Anlagen, insb. Kraftwerke und Fabriken, sind in der EU erfasst. Sie emittieren knapp die Hälfte der CO₂-Emissionen der EU: 45 Prozent.

Regulierte Anlagen dürfen seit 2005 nur CO₂ emittieren, wenn sie zuvor CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt bekommen oder gekauft haben.

In Jahr 2005 betrug der Deckel 2,3 Mrd. Tonnen CO₂.

Im Jahr 2013 nur noch knapp 2,1 Mrd. Tonnen.

Bis 2020 wird der Deckel auf 1,8 Mrd. Tonnen sinken.

Ab 2021 sinkt die Obergrenze um 2,2% pro Jahr.

Im Jahr 2030 ist sie auf 1,3 Mrd. Tonnen abgeschmolzen.

So liegt die Menge an CO₂-Emissionen in 2030 garantiert um 43% unter dem Niveau von 2005.

Dadurch wird der Bereich Stromerzeugung, Industrie und Luftfahrt das vorgegebene Ziel einhalten und maßgeblich zum Erreichen des allgemeinen EU-Klimaziels von 40 Prozent Treibhausgasreduktion bis 2030 verglichen mit 1990 beitragen.

Mein 2. Lob lautet: Diese EU-Politik hat eine erfreulich hohe Kosteneffizienz. Denn systembedingt werden immer nur die kostengünstigsten Vermeidungsoptionen realisiert.

Die EU lässt den Unternehmen zurecht viel Freiheit, wie diese die Vorgaben einhalten. Dazu dient der Emissionshandel:

Die CO₂-Zertifikate sind handelbar. Wie und wo die Unternehmen CO₂-Ausstoß vermeiden, oder ob sie sich Zertifikate zukaufen und folglich andere Unternehmen CO₂-Ausstoß vermeiden müssen, entscheiden die Unternehmen selbst.

Ebenso, ob sie Zertifikate für Folgejahre aufheben und erst dann einsetzen. So oder so – die Gesamtmenge der Zertifikate sinkt.

Die Vermeidung einer Tonne CO₂ in Stromerzeugung und Industrie kostet derzeit (Mai 2020) rund 25 Euro. Der Preis wird an der Börse ermittelt. Er ergibt sich u.a. aus der politisch festgesetzten ursprünglichen Menge sowie aus dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage auf dem Markt für CO₂-Zertifikate, worauf viele Faktoren einwirken, u.a. makroökonomische Daten oder technische Innovationen.

Insgesamt ist das System technologieneutral und schädigt nicht den heimischen Wirtschaftsstandort.

Eine Politik zur Steigerung des CO₂-Preises wäre klimapolitisch und wirtschaftspolitisch nicht gerechtfertigt. Die sog. „ökologische Lenkungswirkung“ des Preises für CO₂ sollte nicht überschätzt werden.

Ökologisch relevant ist die CO₂-Menge, nicht der CO₂-Preis. Ein höherer oder niedrigerer CO₂-Preis würde den CO₂-Ausstoß direkt nicht beeinflussen – den regelt allein die CO₂-Obergrenze.

Ein hoher CO₂-Preis würde die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen schwächen und ihr Investitionsbudget reduzieren.

Zusätzlich würde ein unnötig hoher CO₂-Preis andere Staaten abschrecken, sich ambitionierte Klimaschutzziele zu setzen. Ein niedriger CO₂-Preis hingegen macht all jenen Mut, die befürchten, Klimaschutz könne zu Wohlstandsverlusten führen.

Bei einem Mengenmodell wie dem EU-System ist die Möglichkeit einer Ausweitung auf weitere Weltregionen gegeben.

Es ist mir ein Rätsel, warum die Grünen dieses System jahrelang bekämpft haben. Mit Falschaussagen wie der Behauptung, der CO₂-Preis sei entscheidend für die Wirkung. Das ist Unsinn. Es handelt sich um ein Mengenmodell. Deshalb sollte es auch besser „Cap-and-trade“-System heißen und nicht Emissionshandelssystem.

Ich vermute, die Kritik der Grünen rührt daher, dass das System klimapolitisch erfolgreich ist und alle anderen staatlichen Instrumente in diesem Bereich obsolet macht, weil sie ökologisch unwirksam sind.

5.2 CO₂-Deckel im Bereich Straßenverkehr und Gebäude

Was bleibt in den übrigen Sektoren zu tun? Die Bundesregierung hat sich mit der Einführung des sog. Brennstoffemissionshandels für ein weiteres Cap-and-trade-System im Bereich Straßenverkehr und Gebäude entschieden, wofür die VhU seit mehreren Jahren intensiv geworben hat.

Für den Bereich Straßenverkehr und Gebäude soll im nächsten Jahr 2021 zunächst national, eine gemeinsame, zweite, eigenständige Obergrenze für den CO₂-Ausstoß eingeführt und schrittweise und langfristig abgesenkt werden:

- Im Straßenverkehr soll der neue Deckel für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Benzin und Diesel eingeführt werden. Ebenso soll der CO₂-Ausstoß aus Autogas und Erdgas erfasst werden. Der nicht-fossile Kraftstoffanteil in Bioethanol und Biodiesel fällt nicht unter die Obergrenze.
- Bei Gebäuden sollte der Deckel für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Heizöl und Erdgas eingeführt werden.

Der Ausstoß einer Tonne CO₂ sollte nur noch nach Vorlage eines CO₂-Emissionszertifikats zulässig sein.

Die maximal zulässige Menge an CO₂-Emissionen ist gedeckelt und könnte jedes Jahr um einen bestimmten Prozentsatz abgesenkt werden.

Es gibt aber einen hässlichen Schönheitsfehler dabei:

Leider sind die Zertifikatspreise staatlich fixiert. Bis 2026 mindestens.

Sie steigen von 25 Euro pro Tonne im Jahr 2021 bis 55 Euro pro Tonne im Jahr 2025. Das verteuert die CO₂-Reduzierung und bewirkt nichts für den Klimaschutz. Ökologisch relevant ist allein die CO₂-Menge, nicht der CO₂-Preis.

Positiv ist, dass das neue System – wie u.a. von der VhU vorgeschlagen – auf der ersten Handelsebene ansetzt:

Die Inverkehrbringer und Lieferanten von Heizöl, Diesel, Kohle und anderen Brenn- und Kraftstoffen (Raffinerien, Mineralölgesellschaften, Tankstellenketten) sind ab 2021 verpflichtet, ihre Ware mit handelbaren CO₂-Zertifikaten zu hinterlegen. Das betrifft in etwa 4.000 Unternehmen in Deutschland.

Anlagenbetreiber, Eigenheimbesitzer, Gaskunden oder die 50 Mio. PKW-, LKW-, Bus- und Motorrad-Fahrer sind hiervon technisch so wenig berührt wie von der Mehrwertsteuer: Sie tragen die Kosten, führen sie aber nicht selbst ab.

Bürger und Unternehmen entscheiden selbst, ob, wo, wann und wie sie CO₂ vermeiden. Sie werden CO₂ dort vermeiden, wo es am einfachsten ist und am wenigsten kostet:

- Im Straßenverkehr können Bürger und Unternehmen entscheiden, ob sie auf die langfristige Verknappung fossiler Kraftstoffe reagieren, indem sie zum Beispiel
 - ein sparsameres Auto oder ein Elektrofahrzeug fahren,
 - ihre Fahrweise anpassen,
 - mehr Biokraftstoffe, Wasserstoff oder treibhausgasneutrale synthetische Kraftstoffe tanken,
 - Personen- und Güterverkehre auf Bus, Bahn und Binnenschiff verlagern
 - oder evtl. doch langfristig höhere Kraftstoffrechnungen zahlen.

- Hinsichtlich der Gebäude bleibt es Bürgern und Unternehmen überlassen, ob sie zum Beispiel
 - ihre Heizung erneuern,
 - auf einen anderen Energieträger oder Brennstoffzelle umsteigen,
 - mit treibhausgasneutralen synthetischen Brennstoffen heizen
 - ihr Gebäude dämmen,
 - die Hauselektronik modernisieren,
 - die Zimmertemperatur verringern,
 - oder evtl. langfristig doch höhere Brennstoffrechnungen zahlen.

Die CO₂-Deckel in den zwei Bereichen Stromerzeugung/ Industrie/ Luftfahrt sowie Straßenverkehr/Gebäude sollten zunächst getrennt gehalten werden, um Wettbewerbsnachteile für die Industrie durch stark steigende CO₂-Preise zu vermeiden. Deshalb 2 System und nicht nur eines.

5.3 Instrumentenkasten entrümpeln

Es ist jetzt Zeit, den Instrumentenkasten der Klimapolitik zu entrümpeln!

In Bereichen mit einem CO₂-Deckel sind alle anderen klimapolitischen Instrumente überflüssig.

Viele bestehende Einzelmaßnahmen sollten beseitigt werden, und neue auf gar keinen Fall eingeführt werden.

Es ist gut, dass die Koalition im Bund zumindest nominell auf die Einführung einer CO₂-Steuer verzichtet hat.

Zwar wirken die ab 2021 geplanten CO₂-Zertifikate für Kraftstoffe und Brennstoffe mit Festpreisen zunächst wie eine CO₂-Steuer. Aber immerhin ab 2026 soll die Handelbarkeit kommen, so dass es ab dann ein echtes Cap-and-trade System ist.

Daher bin ich etwas erleichtert, dass das Klimapaket einen Einstieg in einen marktwirtschaftlichen und ökologisch wirksamen Klimaschutz mit dem neuen CO₂-Deckel statt einer CO₂-Steuer vorsieht.

Leider hält sich die Bundesregierung ansonsten zu wenig an die eigenen Bekenntnisse zu marktwirtschaftlichen Instrumenten und Technologieoffenheit:

- Die Anhebung der Luftverkehrsteuer bringt dem Klimaschutz innereuropäisch nichts, denn da gibt es ja bereits den CO₂-Deckel. Und bzgl. der interkontinentalen Flüge schadet diese Steuer dem Standort Deutschland. Genauer gesagt: Das ist eine Anti-Hessen-Steuer.
- Auch das Verbot neuer Ölheizungen und die Ausweitung der LKW-Maut sind klimapolitisch nicht zu rechtfertigen, weil es künftig einen CO₂-Deckel für Heizöl und Diesel gibt.
- Die vom Bund geplanten neuen Subventionen für Elektroautos sind nicht erforderlich: Der Staat sollte nicht einzelne Produkte privilegieren, zudem gibt es demnächst den CO₂-Deckel.

Welche Antriebstechnik, welche Kraftstoffe und welche Mobilitätskonzepte sich auf zunehmend emissionsarmen Mobilitätsmärkten durchsetzen werden, sollte dem Wettbewerb von Wissenschaftlern, Fahrzeugherstellern und Mobilitätsdienstleistern überlassen werden.

Staatliche Förderung sollte sich auf Grundlagenforschung und Pilotprojekte beschränken.

- Auch beim Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist zu prüfen, ob hier ein staatliches Handeln gerechtfertigt wäre. Zudem muss beim Vergleich von elektrischen Antrieben und treibhausgasneutralen synthetischen Kraftstoffen berücksichtigt werden, dass für letztere die bestehende Infrastruktur weiter subventionsfrei genutzt werden kann.

Korrekturbedarf besteht auch in der europäischen PKW-Regulierung:

Die Grenzwerte für Neuwagen sollten nicht weiter als – wie aktuell von der EU leider beschlossen – von 130 g/km (in 2015) auf 95 g/km (in 2025) im Flottendurchschnitt verringert werden.

Die Absenkung der CO₂-Grenzwerte ist mit extrem hohen Grenzkosten der CO₂-Vermeidung verbunden: Sie betragen mehrere 100 Euro pro zusätzlich vermiedener Tonne CO₂. Besser wäre ein EU-weiter CO₂-Deckel für den Straßenverkehr und die Gebäude.

Zudem ist zu bedenken: Grenzwerte für Neuwagen verringern nicht den CO₂-Ausstoß von Bestandsfahrzeugen und berücksichtigen nicht die Laufleistung.

Im Gebäudebereich lauten die Forderungen:

- Privathaushalten und Unternehmen dürfen keine Einbaupflichten bestimmter erneuerbarer Energien – etwa im Zuge eines Heizungsaustauschs – vom Bund oder Land auferlegt werden, wie es linke Parteien immer noch fordern. Denn solche Pflichten wirken als Investitionshemmnis und stellen einen ungerechtfertigten Eingriff in die Freiheit der Bürger dar.
Negativbeispiel ist das EE-Wärme-Gesetz in Baden-Württemberg.
- Abzulehnen ist es ebenfalls, die Gemeinden zu ermächtigen, in Satzungen die Nutzung bestimmter erneuerbarer Energien in Bestandsbauten vorzuschreiben, was SPD und Grüne in Hessen immer wieder gefordert haben.

6 Schlussbemerkung

Lassen Sie mich zum Abschluss noch ein, zwei Worte zur aktuellen Debatte um „grüne Corona-Konjunkturprogramme“ sagen. Von allen Seiten wird Politikern zugerufen, sie sollten ein Konjunkturpaket schnüren, das die Wirtschaft nach Corona neu belebt und gleichzeitig das Klima schützt.

Damit schlage man zwei Fliegen mit einer Klappe, so das Argument. Tatsächlich halte ich das jedoch für eine riskante und sogar schädliche Zukunftswette.

Wer Hilfsmaßnahmen zur Abfederung der Corona-Folgen an klimapolitische Bedingungen knüpft, begibt sich auf einen etatistischen Weg und schadet letztlich beidem: Klima und Wirtschaft. Mit der Förderung einzelner Technologien legt die Politik heute fest, was morgen dem Klima helfen wird und was nicht.

Damit macht sie unseren Planeten zum Spielcasino und Klimaschutz zur riskanten Wette auf eine hoffentlich treibhausgasneutrale Zukunft. Aber was, wenn sie sich dabei verzockt, weil sie auf die falsche Karte gesetzt hat?

Stattdessen sollte sich die Klimapolitik einzig und allein an den eingangs skizzierten Maximen orientieren. Ein Dreieck aus sinkendem CO₂-Deckel, freiem Markt und technologieoffenem Wettbewerb beugt Fehlsteuerungen und künstliche Verteuerungen durch klimapolitische Einzelmaßnahmen vor.

Stattdessen wird ein wirksames und für alle Akteure planbares System geschaffen, das Investitionen und Erfindergeist fördert. Ein solches System bildet somit auch den idealen Rahmen, um einen wirtschaftlichen Aufschwung nach der Corona-Pandemie zu beschleunigen.