

Kurzeinschätzung Ergebnis Klimakabinett der BReg am 20. September (Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030)

I. Kritik des Klimapakets

1. Anstatt auf den dramatisch fortschreitenden Klimawandel endlich mit einem durchgreifenden Maßnahmenpaket zu antworten, und dies für die Menschen solide sozial abzusichern, legt die Bundesregierung mit dem **Eckpunktepapier** mutlos einen **weitgehend nutzlosen Flickenteppich** vor. Manches wird dem **Klimaschutz sogar schaden**. Vor der Bewältigung der „Menschheitsherausforderung“, wie es Bundeskanzlerin Angela Merkel noch in den Haushaltsberatungen formulierte, drückt sich die Bundesregierung schon eine Woche später.
2. Der einen Tag vor dem Eckpunktepapier geleakte Entwurf des vollständigen Klimaschutzprogramms macht deutlich, dass mit den Plänen **rechnerisch nur zwei Drittel der absehbaren Klimaschutzlücke bis 2030 geschlossen** werden kann. Deutschland würde **dann bei 48 % Minderung gegenüber 1990 landen, nicht bei 55 %**. Und selbst das ist fraglich, denn selbst das Bundesumweltministerium stellt CO₂-Minderungswirkungen etlicher Punkte anderer Ministerien in Frage. Herr Scheuer weigert sich deshalb sogar, seine Zahlen von den BMU-Klimaexperten überhaupt checken zu lassen. Kein Wunder, dass die **Umweltverbände davon ausgehen, dass nur die Hälfte dessen, was noch zusätzlich zur Erreichung des 55-Prozent-Minderungsziels notwendig wäre, tatsächlich kommen wird** - ein Armutszeugnis für die Klima-Kanzlerin.
3. Der umstrittene **nationale Emissionshandel für den Wärme- und Verkehrsbereich (mEHS)** soll tatsächlich **eingeführt** werden. **Ab dem Jahr 2021 soll es Emissionsrechteuteilungen an Kraft- und Treibstofflieferanten sowie zunächst feste CO₂-Preise für die beiden Sektoren geben**. Es ist **aber mehr als fraglich, ob CO₂-Preise im den beiden Sektoren Sinn machen**. Im Gegensatz zum Stromsektor wären hier **extrem hohe Preise notwendig** (im Wärmereich ab 80 Euro je Tonne, im Verkehrssektor weit über 100 Euro je Tonne), **um relevante Klimaschutzwirkungen zu erzielen**. Die hätten aber auch bei Kompensationen für die Bürger*innen (etwa durch die nun geplante Erhöhung der Entfernungspauschale) für verschieden Bevölkerungsgruppen eine **enorme zusätzliche Belastung** zur Folge. Zudem sehen etliche Experten **rechtliche Probleme**, eine wirklich rechtssichere Einführung könnte bis zu fünf Jahren dauern. Ohnehin soll der Preis anfangs nur bei 10 Euro liegen (Benzin würde etwa 3 Cent/l teurer) 2025 dann bei 35 Euro. **Die Lenkungswirkung wird also annähernd null sein**, im Verkehrsbereich auch deshalb, weil durch die gleichzeitig vorgesehene Erhöhung der Pendlerpauschale (um 5 Cent/km) Autofahrer netto am Paket verdienen. Augenscheinlich werden nun **mit dem Placebo-CO₂-Preis wirksame ordnungsrechtliche Regelungen verhindert**, wie etwa der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bei Neuwagen ab 2030 oder eine wirklich durchgreifende Verkehrswende hin zu Bahnen und Bussen, einschließlich deren Finanzierung. **Ebenfalls auf der Strecke bleiben eine ausreichende Förderung der energetischen Gebäudesanierung** und deren mietrechtliche Absicherung. Eine solche müsste bis zu 10 Mrd. Euro im Jahr betragen, um warmmietenneutrale Sanierungen zu ermöglichen. Ferner würde die von der Bundesregierung angestrebte europaweite Einbindung der Sektoren Wärme und Verkehr in den Europäischen Emissionshandel (für Energiewirtschaft und Industrie)

einheitliche CO₂-Preise erzwingen. Die Lenkungswirkung in diesen Sektoren setzt aber – wie erwähnt – bei extrem unterschiedlichen Preisen je Sektor ein. **Einer vorausschauenden, gestalten- den Klimapolitik steht darum ein allumfassender EU-Emissionshandel entgegen.**

4. Es gibt **keine Schritte, den Kohleausstieg früher zu beenden als von der Kohlekommission vor- gesehen**. Auch damit wird ein adäquater Beitrag Deutschlands zur Erfüllung der Pariser Klima- schutzziele immer unwahrscheinlicher. Zwar soll der bestehende Europäische Emissionshandel (für Energie und Industrie) um einen europäischen **CO₂-Mindestpreis** ergänzt werden, was im Grundsatz unterstützenswert ist (hohe Lenkungswirkung bei geringer Verteilungswirkung – im Gegensatz zu CO₂-Preisen in den Sektoren Wärme und Verkehr). Doch die Ausrichtung auf Eu- ropa statt auf Deutschland und die Stromnachbarn **macht auch diesen Punkt zum Placebo**. Auf eine europäische Einigung wird man lange warten können. Gleichzeitig wird die **Windkraft** mit einheitlichen **Mindestabständen von 1000 Metern** weiter **ausgebremst**.
5. Statt wirklich wirksamer Maßnahmen, die **Bahnen und Busse als Alternative deutlich stärken und preiswerter machen, und den Pkw- und Lkw-Verkehr reduzieren, bedient die Bundesre- gierung die Autokonzerne** mit erhöhten **Kaufprämien** für Elektroautos. Es geht aber um eine Verkehrswende, nicht um eine Antriebswende.
6. Die dringliche **Verschärfung der energetischen Standards im Neubau** wird bis 2023 **verschoben**.
7. Die als zusätzliche **Klimaschutzausgaben geplanten insgesamt 53 Mrd. Euro innerhalb der nächsten vier Jahre** klingen viel, sind aber **angesichts auch der sozialen Herausforderungen mehr als mager**.
Der **Gebäudesektor allein bräuchte fast diese Summe**, um die energetischen Sanierungen sozi- alverträglich zu gestalten, nämlich warmmietenneutral. Die noch im Entwurf des Klimaschutz- programms 2019 aufgeführte gezielte **Förderung von Gebäudesanierungen in Gebieten mit ein- kommenschwachen Mietern** oder im Geltungsbereich von Milieuschutzsatzungen, **fehlt nun im Eckpunktepapier**.
8. Im Eckpunktepapier ist zudem **kein Wort mehr von der Abschaffung der Stromsteuer**, die den Verbrauchern **Strompreissenkung 2 Cent je kWh gebracht** hätte. Die geplante Absenkung der **EEG-Umlage im Bereich deutlich unter einen Cent** ist dagegen **kaum spürbar**.

Gibt es auch Positives? Ja, ein paar Beispiele:

- Die **Sektorziele zur CO₂-Minderung bis 2030 aus dem unverbindlichen Klimaschutzplan von 2016**, die die Union lange bekämpft hat, **sollen nun doch Eingang ins Klimaschutzgesetz fin- den**. Allerdings basieren sie auf dem 55%-Minderungsziel bis 2030, wir fordern 65 %.
- Der **52 GW-Deckel** für den geförderten PV-Ausbau wird endlich **abgeschafft**.
- Die **steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung soll kommen** (das wurde allerdings schon mehrfach angekündigt), und zwar als Abzugsfähigkeit von der Steuerschuld, nicht von der Bemessungsgrundlage, was unterstützenswert ist.
- Der **Austausch alter Ölheizungen** wird mit bis zu 40 % gefördert, ihr **Einbau 2026** verboten.
- Die **öffentliche Ladinfrastruktur für E-Mobilität soll ausgebaut** werden, im Verkehrsbereich unterstützen wir u.a. auch die CO₂-Differenzierung der LKW-Maut, die MwSt-Absenkung für die Bahn oder die Ausrichtung der Kfz-Steuer auf CO₂. Die Verkehrswende bleibt im Gesamt- paket aber aus.

II. Was fordert DIE LINKE?

1. Die Klimakrise braucht **klare ordnungsrechtliche Vorgaben an die Industrie sowie umfang- reiche Investitionsprogramme** zum Aufbau einer klimafreundlichen Infrastruktur. Die Kosten

sollen die Verursacher zahlen, also Konzerne und Reiche. Klimaschutz braucht deshalb eine engagierte Umverteilungspolitik.

2. Der **klimagerechte Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft braucht soziale Sicherheit**. Je besser und verlässlicher der Sozialstaat ist, desto mehr wächst die Bereitschaft für den Wandel. Ambitionierte Klimapolitik muss einhergehen mit dem Kampf gegen Hartz IV und den Niedriglohnsektor.
3. Die Bundesregierung muss nun **unverzüglich das angekündigte Klimaschutzgesetz mit separaten Minderungszielen bis zum Jahr 2030 für die Sektoren Energie, Industrie, Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft** vorlegen. Bis 2030 wollen wir allerdings den Gesamtausstoß an Klimagasen **um 65 statt um 55 Prozent senken, spätestens 2040 statt 2050 muss Deutschland treibhausgasneutral** werden. Ansonsten ist der deutsche **Beitrag zu dem Pariser 1,5-bis-2-Grad-Ziel deutlich zu niedrig**.
4. **Im Verkehr sind die umweltfreundlichen und öffentlichen Alternativen zu stärken**. Ein **365 Euro-Ticket für den Nahverkehr** wäre ein **erster Schritt hin zu einem fahrscheinlosen öffentlichen Verkehr**. Die **Bundesregierung will das Ticket aber nur als Pilotprojekt in zehn Modellkommunen** unterstützen, das ist gar nichts!
In die **Bahn** müssen **jährlich zusätzlich 9 Mrd. Euro fließen**, um sie fit für die Zukunft zu machen. Der **Rad- und Fußverkehr braucht jährlich zusätzlich 1 Mrd. Euro**. Im Gegenzug wollen wir die milliardenschwere Subventionierung für Diesel abbauen und Flugbenzin besteuern. Ein **Aus für Verbrennungsmotoren bei Pkw-Neuzulassungen ab 2030** würde zudem ein klares Signal an Autokonzerne und Belegschaften senden. Und natürlich braucht es endlich ein **Tempolimit, auf Autobahnen von 120 km/h**.
5. Ein E-Auto hat einen deutlich einfacheren Motor und kein Getriebe. Darum steht die **Autobranche vor einem gravierenden Strukturwandel**. DIE LINKE fordert, diesen Wandel für die **Beschäftigten und Regionen mit angemessenen Haushaltsmitteln ähnlich gut abzusichern, wie es beim Kohleausstieg passiert**.
6. Die Wärmewende und ihr Missbrauch durch skrupellose Investoren droht Brandbeschleuniger für die Verdrängung von Mieterinnen und Mietern zu werden. Wir fordern: Klimaschutz ohne Mieterhöhung! Modernisierungskosten dürfen nicht mehr wie bislang auf die Mieter umgelegt werden. **Niemand soll nach einer energetischen Sanierung mehr Warmmiete bezahlen müssen als davor**. Im Gegenzug muss die Koalition die **Zuschüsse für die energetische Gebäudesanierung drastisch auf insgesamt 10 Mrd. Euro pro Jahr anheben** – energetische Gebäudesanierung würde so zum Beschäftigungsmotor.
7. Der **Kohleausstieg muss sozialverträglich beschleunigt werden**. Schon bis **2030** können und sollten wir die Kohleverstromung sozialverträglich beenden. Die schmutzigsten zwanzig Meiler sollen noch vor Ende 2020 vom Netz. **Ein CO₂-Mindestpreis im Stromsektor von 30 bis 35 Euro je Tonne** würde diesen Prozess unterstützen. Gleichzeitig fordern wir die **Abschaffung der Stromsteuer**, damit die Strompreise für Privathaushalte sinken.
8. Der beschleunigte Abschied von Kohle und Atom erfordert zeitgleich Alternativen. Doch die **Windkraft liegt am Boden**, die ohnehin zu niedrigen Ausbauziele für Ökostrom werden verfehlt. **Damit Wind und Solar** wieder an Fahrt gewinnen, darf ihr Ausbau nicht weiter gedeckelt werden. Wir brauchen **bei Wind und Solar jeweils mindestens 5 GW jährlich**. Zudem muss es eine **Akzeptanz-Offensive für die Windkraft** durch die **Beteiligung der Kommunen an den Erträgen der Ökostrombetreiber** geben. Hier muss **schnellstens eine bundeseinheitliche gesetzliche Regelung** her.