

ARGUMENTE ZUM KLIMASCHUTZPAKET – WAS WIRD BEHAUPTET? UND WAS IST RICHTIG?

1. Der CO-2 Preis hätte viel höher ausfallen müssen

Uns ist klar, dass in der öffentlichen Debatte viele über den niedrigen Einstiegspreis für CO-2 enttäuscht sind. Auch die SPD hätte sich einen höheren Einstieg vorstellen können. Allerdings ist der CO-2-Preis nur ein Instrument im Instrumentenkasten des Klimaschutzes – unser Klimaschutzgesetz beinhaltet sehr viel mehr und reicht weit über die Wirkung eines CO-2-Preises hinaus.

Für uns ist auch wichtig: Bevor der CO-2-Preis stärker anziehen kann, müssen wir aber die Alternativen schaffen. Nicht alle können einfach die U-Bahn nehmen oder für mehrere 10.000 Euro ihre Heizkessel wechseln. Diesen Menschen bliebe alleine aufgrund der fehlenden finanziellen Möglichkeiten nur der Verzicht - das ist für uns kein Konzept! Darum investieren wir nun massiv in den Ausbau des ÖPNV und in Ladesäulen für Elektroautos, fördern den Kauf von umweltfreundlichen Autos und Heizungen.

Große Bedeutung hat für uns auch der Ausbau der regenerativen Energien und der Ausstieg aus der Kohle. Das Ziel 65 % Erneuerbare Energien bis 2030 wird ebenso Gesetz, wie die Ergebnisse der Strukturwandelkommission. Es ist uns in den Verhandlungen gelungen, die Deckelung des Solarausbaus aufzuheben und auch für Windkraft auf dem Meer ein höheres Ausbauziel zu verabreden.

Zentral war für uns, dass wir mit dem Klimaschutzgesetz einen Kontrollmechanismus eingeführt haben, mit dem wir immer wieder überprüfen können, ob wir auf dem richtigen Klimapfad sind. Wir haben mit dem Klimaschutzgesetz ein Sicherheitsnetz vereinbart: wenn ein Sektor droht, seine Ziele zu verfehlen, müssen zügig neue Maßnahmen zum Gegensteuern vorgelegt werden.

2. Zu viele Einzelmaßnahmen, zu viel Klein-Klein...

Mit dem Gesetzespaket werden die für Deutschland geltenden internationalen Klimaschutzziele von Paris umgesetzt. Diese erhalten nun erstmals die bindende Wirkung eines Gesetzes.

Die Klimapolitik der vergangenen Jahre war bestimmt durch viele Einzelmaßnahmen. Ein Pumpenprogramm hier, eine Ladesäule da, ein Windrad hier, eine Kernsanierung da. Dabei wurden Förderprogramme nicht abgerufen, weil eine unterstützende CO-2-Bepreisung fehlte. Windstrom kam nicht beim Konsumenten an, weil Stromnetze fehlten. Ölheizungen wurden durch Ölheizungen ausgetauscht, weil Fernwärme fehlte. Plug-in-Hybride tankten weiter Benzin, weil Ladestationen fehlten. Die Einzelmaßnahmen waren gut gemeint aber wenig abgestimmt und meistens einseitig auf Förderung ausgelegt. Mit dem Klimaprogramm beenden wir das Stückwerk und bringen unter Einbeziehung des kompletten Werkzeugkastens der Klima- und Industriepolitik unsere Wirtschaft und Gesellschaft ganzheitlich auf einen klimafreundlichen Pfad. Mit dem Ziel, als eine der stärksten Volkswirtschaften der Welt einen entscheidenden Beitrag für das Paris-Abkommen zu liefern.

Das Gesamtkonzept umfasst die vier Elemente Förderung, Anreize, Ordnungsrecht und Kontrollmechanismen. Sie ergeben zusammen eine aus unserer Sicht in sich stimmige Klima-Governance. Das Gesamtkonzept ist damit deutlich mehr als die Summe seiner Einzelteile. Es wirkt besser, gerechter und nachhaltiger als lose Einzelmaßnahmen es könnten. Das Gesamtpaket macht die anstehenden 20er Jahre zum Jahrzehnt der umfassenden Energie- und Mobilitätswende.

3. Die Bürger werden zu stark belastet

Die Bundesregierung hat ein sozial ausgewogenes Konzept vorgelegt, mit einem sehr niedrigen Einstiegspreis für CO₂-Zertifikate. Außerdem stellt das Klimaschutzprogramm sicher, dass es fair zugeht im Klimaschutz. Dass der Zusammenhalt der Gesellschaft gewahrt bleibt und niemand über Gebühr belastet wird: Ein gutes Klimaschutzgesetz unterstützt die Menschen und schafft klimafreundliche Alternativen. Erst am Ende eines Pfades steht das ordnungsrechtliche Verbot. So kann sich jeder und jede über einen bestimmten Zeitraum auf Veränderungen einstellen.

Wirksamer Klimaschutz ist beispielsweise ohne die Verkehrswende nicht zu schaffen, darum bieten wir Anreize: Der ÖPNV, die Bahn, emissionsarme Autos und vor allem E-Autos werden billiger und attraktiver. Das Angebot wird ausgebaut, die dafür notwendige Infrastruktur geschaffen bzw. modernisiert. Das Fahren von SUVs, die viel Sprit schlucken, wird – genauso wie das Fliegen – über Zeit moderat teurer. Menschen, die über weite Strecken pendeln und dabei auf das Auto angewiesen sind, werden durch die Erhöhung der Pendlerpauschale für Strecken über 20 Kilometer entlastet. Zur Zeit werden wir für den niedrigen Einstiegspreis beim CO₂-Preis stark kritisiert, hier muss der Staat aber zuerst in Vorleistung gehen und dort, wo es keine Alternativen gibt, finanziellen Ausgleich schaffen beziehungsweise den klimafreundlichen Umstieg organisieren. Umsteigen kann nur, wer Alternativen hat. Das Klimaschutzprogramm folgt dem Gedanken: Die Klimawende ist dann erfolgreich, wenn sie für alle funktioniert.

4. Die Pendlerpauschale führt dazu, dass mehr Auto gefahren wird und sie ist sozial ungerecht.

Durch das Klimaschutzpaket wird die Pendlerpauschale für Fernpendelnde (also Pendler, die pro Strecke über 20 Kilometer zurücklegen müssen) erhöht, von derzeit 30 auf 35 Cent. Diese Maßnahme ist befristet bis Ende Dezember 2026. Das gilt für alle Verkehrsmittel, auch der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ist günstiger.

Es ist richtig, dass die Entlastung am Anfang die Belastung überwiegt, dass jedoch aus diesem Grund extra mehr Kilometer gefahren werden oder Umzüge zu befürchten sind ist sehr unwahrscheinlich. Durch den Anstieg des CO₂-Preises könnten sich bereits 2022 Belastung und die Erhöhung der Pendlerpauschale die Waage halten. Diese Teilanhebung entlastet im Jahr 2023 die Bürgerinnen und Bürger um rund 212 Millionen Euro. Das ist unser Beitrag für diejenigen, denen die Alternativen vor der Tür nicht zur Verfügung stehen.