



13.05.2022

Transkript

„EU-Emissionshandel für Gebäude und Verkehr: Gefährden Kompromisse seine Wirksamkeit?“

Experten auf dem Podium

Dr. Brigitte Knopf

Generalsekretärin am Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC), Berlin

Prof. Dr. Andreas Löschel

Professor für Umwelt-/Ressourcenökonomik und Nachhaltigkeit, Ruhr-Universität Bochum

Prof. Dr. Sonja Peterson

Professorin am Forschungszentrum Global Commons und Klimapolitik, Institut für Weltwirtschaft (IfW) an der Universität Kiel

Iris Proff

Redakteurin für Klima und Umwelt, Science Media Center Germany, und Moderatorin dieser Veranstaltung

Mitschnitt

Einen Videomitschnitt finden Sie unter:

<https://www.sciencemediacenter.de/alle-angebote/press-briefing/details/news/eu-emissionshandel-fuer-gebaeude-und-verkehr-gefaehrden-kompromisse-seine-wirksamkeit/>

Falls Sie eine Audiodatei benötigen, können Sie sich an redaktion@sciencemediacenter.de wenden.



Transkript

Moderatorin: (00:00)

Herzlich willkommen zum Press Briefing des Science Media Center. Mein Name ist Iris Proff, und wir beschäftigen uns heute mit dem Europäischen Emissionshandel für Straßenverkehr und Gebäude, dem ETS-2. Das ist ein Gesetzesvorhaben, das gerade im EU-Parlament diskutiert wird und dort hoch umstritten ist. Es ist auch ein Kernvorhaben des europäischen Green Deals, mit dem die EU bis 2050 klimaneutral werden möchte. Und um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Emissionen aus den Sektoren Verkehr und Gebäude reduziert werden, und zwar deutlich. Die EU-Kommission legte im vergangenen Jahr 2021 einen Vorschlag vor, um einmal den ETS-1, also den Emissionshandel, der bereits seit 2005 gilt, zu überarbeiten und andererseits den ETS-2 einzuführen, also den Emissionshandel für Sprit und Heizen mit fossilen Brennstoffen, also vor allem Gas. Um diesen gibt es nun diverse Konflikte zwischen den Abgeordneten. Vor allem geht es dabei um Fragen der sozialen Gerechtigkeit. Die Sorge ist also, dass dieses neue System zu stark ärmere Haushalte belastet. Und es geht auch um die Frage, ob Haushalte wirklich die Kosten für die Wärme- und Verkehrswende zahlen sollten. Am Dienstag dieser Woche gab es nun eine Einigung im Parlament auf einen Kompromiss. Demnach müssen Unternehmen ab 2025 einen CO₂-Preis zahlen im ETS-2. Privatleute sind davon aber erst mal ausgenommen und sie müssen frühestens ab 2029 und auch nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen Preise im ETS-2 zahlen. Außerdem möchte das Europäische Parlament einen Preisdeckel von 50 Euro pro Tonne CO₂ einführen. Nächste Woche Dienstag stimmt der Umweltausschuss des EU-Parlaments über diesen Vorschlag ab und im Juni folgt dann die Abstimmung im Plenum des Parlaments. Danach muss der Vorschlag noch durch den Europäischen Rat. Insgesamt ist es bisher unklar, ob und in welcher Form das ETS-2 kommen wird. Und darüber wollen wir heute sprechen mit den drei Expert:innen aus der Umweltökonomie, die hier bei uns sind heute. Schön, dass Sie da sind.

Ein Hinweis an die Journalist:innen: Ein Transkript dieser Veranstaltung finden Sie am Montag auf unserer Webseite, und die Videoaufzeichnung stellen wir Ihnen schon heute Nachmittag zur Verfügung. Ihre Fragen stellen Sie bitte in das Frage-und-Antwort-Tool und nicht in den Chat. Damit möchte ich die erste Expertin vorstellen, Frau Dr. Brigitte Knopf. Sie ist Generalsekretärin am Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change in Berlin. Und sie beschäftigt sich in ihrer Forschung mit sozialen Aspekten der CO₂-Bepreisung und ist auch Leiterin des Expertenrats für Klimafragen der Bundesregierung. Dr. Andreas Löschel ist Professor für Umwelt- und Ressourcenökonomik und Nachhaltigkeit an der Ruhr-Universität in Bochum. Auch er arbeitet sehr nah an der Politik und beschäftigt sich in seiner Forschung mit Fragen rund um die Umwelt- und Energieökonomik. Und die Dritte ist Dr. Sonja Peterson. Sie ist Professorin am Forschungszentrum Global Commons und Klimapolitik am Institut für Weltwirtschaft der Universität Kiel. Sie beschäftigt sich unter anderem mit Effizienz und Effektivität des Europäischen Emissionshandels und mit internationalen Mechanismen zur CO₂-Bepreisung, die also über die Grenzen der EU hinausgehen. Frau Peterson, meine erste Frage ist an Sie: Warum glauben viele Umweltökonom:innen, dass ein Emissionshandel für Verkehr und Gebäude das beste Mittel ist, um Emissionen in diesen Sektoren herunterzubringen? Und was wären eigentlich die Alternativen dazu?

Sonja Peterson: (03:38)

Ja, da ist sich die Ökonomie sehr einig, dass tatsächlich ein möglichst einheitlicher Preis für CO₂-Bepreisung das Instrument der Wahl ist, um Emissionsreduktionen möglichst günstig zu erreichen, weil ein solches Instrument gewährleistet, dass eben dort vermieden wird, wo es am günstigsten ist. Und es gewährleistet gleichzeitig, dass man nicht sehr kleinteilige und häufig



widersprüchliche Instrumente einführen muss. Und schließlich setzt der Emissionshandel ja ein ganz klares Emissionsziel. Das heißt, er [...] gewährleistet bei all dem auch, dass die gesetzten Ziele erreicht werden. Insofern halte ich auch den ETS-2 erst mal für prinzipiell ein sehr geeignetes Instrument. Und wir haben selbst am Institut für Weltwirtschaft im Zusammenhang mit der damals kontrovers diskutierten Klimapolitik in Deutschland 2019 vorgeschlagen, dass man eben in eine Bepreisung, in einen Emissionshandel, in diesen Sektoren in Deutschland einsteigt und dann diesen möglichst auf die europäische Ebene ausrollt, und – weiter in die Zukunft gedacht – dann irgendwann auch aus beiden Systemen eins schafft. Insofern hat man sich jetzt zumindest einen Schritt begeben in Richtung dieses Weges, den wir für sinnvoll halten. Aber da werden wir ja noch drüber diskutieren. Leider erst mal nur einen sehr kleinen.

Moderatorin: (05:02)

Und was wären Alternativen zu diesem marktwirtschaftlich geprägten Mechanismus, die Emissionen zu senken, gerade im Bereich Verkehr und Gebäude?

Sonja Peterson: (05:11)

Na ja, die Alternativen sind dann sehr stark Standards und Ordnungsrecht zu nutzen, wie sie jetzt bei den Flottengrenzwerten diskutiert [werden] oder im Wärmesektor gewisse Technologien von vornherein zu verbieten und zusätzlich sehr stark auf Subventionen zu setzen, also die verschiedensten umweltfreundlichen Technologien oder Systeme zu fördern. Und das ist natürlich extrem teuer.

Moderatorin: (05:42)

Also, Sie sagen, die Alternativen kommen am Ende den Staat und den Steuerzahler teurer als der Emissionshandel. Verstehe ich Sie da richtig?

Sonja Peterson: (05:49)

Es entsteht immer der Eindruck, dass eine CO₂-Bepreisung allgemein oder ein Emissionshandel sehr, sehr hohe Kosten hat. Und der Punkt ist, dass diese eben sehr sichtbar sind. Es wird sehr klar, wie hoch ist der CO₂-Preis und das ist für alle sehr transparent. Bei all den anderen Maßnahmen, die haben auch Kosten, die auch getragen werden. Das ist aber sehr intransparent, und [das] merken vielleicht nicht alle so direkt, aber in der Regel sind die Kosten, um die Ziele auf andere Art zu erreichen, viel, viel [höher]. Und häufig sind auch die Bürgerinnen und Bürger negativ betroffen, sei es, dass sie irgendwann die Schulden zahlen müssen, die gemacht werden durch große Subventionspolitik, sei es, dass auch Standards natürlich nicht kostenlos sind und sich in den Gesamtpreisen widerspiegeln, aber das ist eben nicht so transparent.

Moderatorin: (06:44)

Okay, vielen Dank. Dann Frau Brigitte Knopf. Der größte Konflikt rund um das ETS-2 ist die Sorge, dass ärmere Haushalte zu stark belastet werden. Welche sozialen Ausgleichsmechanismen sind da möglich und im Gespräch, und welcher ist Ihrer Meinung nach der beste?

Brigitte Knopf: (07:02)



Ja, vielen Dank auch von meiner Seite. Also, ich glaube, wir haben jetzt in den Verhandlungen zum ETS-2 gesehen, dass die Verteilungsfrage tatsächlich der Knackpunkt ist, wenn man [einen] CO₂-Preis einführen will, und ich glaube, gerade beim ETS-2 haben wir hier auf zwei Ebenen die Verteilungsfrage zwischen den Mitgliedsstaaten und innerhalb der Mitgliedsstaaten. Das sind zwei unterschiedliche Punkte. Wir haben da auch verschiedene Analysen zu gemacht, und man sieht zum Beispiel, für Bulgarien, Polen, Rumänien liegen die Kosten eher bei drei bis vier Prozent der Ausgaben, während sie für Frankreich, Deutschland, Italien zum Beispiel eher nur in der Größenordnung von ein Prozent liegen. Das heißt, wir haben hier wirklich sehr unterschiedliche Belastungen. Und andererseits können wir auch zeigen: Ärmere Haushalte können wir entlasten, auch schon mit wenig Geld. Ja, da braucht man gar nicht so viel Geld einsetzen. Insgesamt am sozial gerechtesten wäre das, was man in Deutschland Klimaabgabe nennt, also eine pro-Kopf-Rückverteilung der Einnahmen. Wir wissen, dass es in Deutschland eine riesige und schwierige Diskussion ist, und das ist natürlich auf europäischer Ebene noch mal viel schwieriger, wenn man so etwas etablieren wollte.

Und meine Wahrnehmung ist, dass jetzt das, was diskutiert wurde, auch im ENVI-Komitee (dem Umweltausschuss des EU-Parlaments; Anm. d. Red.), lag tatsächlich auch der Fokus auf dieser Frage: Wie kriegen wir das sozial abgedeckt? Also da ist nicht so sehr diskutiert worden, wie das zwischen den Mitgliedsstaaten ist. Es wurde auch über ein europäisches Klimageld nachgedacht. Aber es ist administrativ [nicht möglich] von Europa, von Brüssel aus, an jede Bürgerin und jeden Bürger etwas auszus zahlen [...]. Und es gibt auch Länder, die sich da sehr klar gegen gewehrt haben. Und mein Gefühl war auch ein bisschen, dass man hier dieses Instrument, ETS-2, eigentlich überfrachtet hat mit so einer Idee, dadurch auch noch eine europäische Sozialpolitik zu schaffen oder den Einstieg darein. Und bei dem Kompromiss hat man halt auch noch mal gesehen, dass die soziale Frage wirklich der Knackpunkt war, weil da sind ja ganz viele Komponenten, die dann tatsächlich jetzt die soziale Komponente adressieren. Zum einen sind Bürgerinnen und Bürger komplett ausgenommen [und] es sind erstmal nur die Kommerziellen in diesem ETS-2 drin. Es soll dann auch für die Bürgerinnen und Bürger erst eine Kompensation eingeführt werden, bevor dann möglicherweise, ich nenne es jetzt mal: ein dritter Emissionshandel eingeführt wird für Bürgerinnen und Bürger. Dann hatten Sie ja auch noch nach weiteren Kompensationen gefragt, oder wie man Entlastung herstellen kann. Wenn ein Klimageld nicht möglich ist, kann man natürlich auch zum Beispiel in Infrastruktur investieren. Das wird hier auch genannt. Zwölf Prozent sollen in öffentliche Verkehrsmittel investiert werden, so dass man erst die Alternativen schafft. Diese Diskussion haben wir in Deutschland auch gesehen, gerade von den Sozialdemokraten: erst Kompensation, erst Infrastruktur, erst die Möglichkeit schaffen, um dann den Preis einzuführen.

Und ja, bei der Bewertung des Kompromisses würde ich sagen: Der Spatz [in der Hand] ist besser als die Taube auf dem Dach. Aber ich bin mir einfach noch nicht sicher: Haben wir den Spatz nicht vielleicht auf dem Dach? Und kriegen wir wirklich einen Weg hin, wie wir diesen dritten ETS, den ich mal so nennen möchte, ETS-3, für die Bürgerinnen und Bürger, für die Verbraucherinnen, [...] wirklich installiert bekommen. Und sonst haben wir da weiter einen Flickenteppich.

Moderatorin: (10:30)

Auf den Kompromiss gehen wir gleich noch mal näher ein. Ich würde gerne noch eine Nachfrage stellen zu dieser pro-Kopf-Auszahlung, die Sie eben angesprochen haben. Sie haben gesagt, das Beste wäre eigentlich an jeden Bürger und jede Bürgerin was auszus zahlen. Wäre nicht auch eine Alternative, nur die ärmsten, die einkommenschwächsten Haushalte zu entlasten?

Brigitte Knopf: (10:48)



Das ist auf jeden Fall logisch erst mal besser, auch gerade wenn man wie im Moment in Krisenzeiten wenig Geld zu verteilen hat. Es ist halt relativ leicht angreifbar, weil dann ist immer die Frage: Wo ist die Grenze, wer gilt dann als besonders betroffen? Ich glaube, bei den besonders Betroffenen muss man eher gucken: Sind das Leute zum Beispiel mit Ölheizung, und macht man dann noch mal Ölheizungs-Austauschprogramme oder so etwas. Und ansonsten: Bei der pro-Kopf-Rückzahlung würde ich sagen: Das sollte dann über alle Einkommen genau gleich sein. Wie gesagt, die untersten Einkommen profitieren netto davon, weil sie einen viel geringeren CO₂-Fußabdruck haben. Sie haben meistens kleinere Wohnungen, sie haben manchmal gar kein Auto. Das heißt, die profitieren wirklich und hätten am Ende des Jahres einen Bonus daraus, also ein Plus. Und das noch mal nach Einkommen zu staffeln, ist in Deutschland bestimmt auch vor dem Bundesverfassungsgericht ziemlich schwierig. Von daher würde ich sagen: pro Kopf rückzahlen und dann noch mal die Härtefälle gerade bei den unteren Einkommen besonders in den Blick nehmen, wie gesagt Ölheizungsbesitzer oder ähnliches.

Moderatorin: (11:56)

Vielen Dank. Herr Löschel, Frau Knopf hat gerade schon den Kompromiss angesprochen, auf den sich das Parlament jetzt geeinigt hat, der zwei Hauptkomponenten hat, würde ich sagen. Nämlich einmal diese Trennung zwischen Unternehmen und Privatleuten – also dass der Emissionshandel zunächst nur für Unternehmen gelten soll und vielleicht gar nicht für Privatleute oder erst viel später –, und andererseits eine Obergrenze von 50 Euro für die Zertifikate. Was sagen Sie zu diesen Vorschlägen?

Andreas Löschel: (12:23)

Wir haben gerade gehört, dass tatsächlich die Idee des marktlichen Umweltschutzes in ganz vielen Bereichen nicht so umgesetzt wird mit diesem Vorschlag, wie [wir] es eigentlich erhofft haben. Das hat verschiedene Komponenten, das ist einmal der Umfang des Emissionshandels – oder, besser gesagt, der Umfang der CO₂-Bepreisung – und das andere ist tatsächlich die Höhe. Und beides birgt aus meiner Sicht große Probleme für den Klimaschutz. Die Idee der CO₂-Bepreisung ist es ja, tatsächlich die Verhaltensweisen von Unternehmen, von Individuen so in Bahnen zu lenken, dass es ökonomisch sinnvoll ist, tatsächlich auch die klimafreundliche Alternative zu wählen. Und wenn man sich anschaut, wie das jetzt gemacht wird, dann betrifft das eben nur einen Teil der Akteure, nämlich die Unternehmen. Es nimmt einen großen Teil der Individuen aus, die dann natürlich auch indirekt betroffen sind. Und die Signale, die gesendet werden, sind aller Voraussicht nach viel zu gering. Wir haben ja verschiedene Studien bekommen, auch in der deutschen Diskussion, die sich angeschaut haben: Was sind eigentlich die Lenkungswirkungen von CO₂-Preisen? Und da ist klar geworden, dass gerade in diesen Sektoren auch hohe CO₂-Preise notwendig sind, um Lenkungswirkungen zu entfalten. Das ist auch richtig so, denn wir wissen ja auch, was die Kosten des Klimawandels sind. Und entsprechend haben wir auch hier Anhaltspunkte, warum diese Preise höher sein sollten als eben die 50 Euro, über die jetzt diskutiert wird. Wir haben ja im ETS-1 entsprechend auch höhere Preise, und die werden mit der Anschärfung dieses Systems, die ja massiv sein wird, auch tatsächlich hoch bleiben. Also, der Umfang ist ein Problem, wir nehmen einen großen Teil raus, der eigentlich hier wichtig ist zur Erreichung der Klimaziele, und wir geben zu niedrige Anreize für die verbleibenden [Teile]. Und beides, wie gesagt, führt zu zu wenig Umweltschutz. Wir haben das gehört, da braucht es eben andere Instrumente, die schwieriger implementierbar sind, die teurer sind und die im Zweifel eben auch nicht so wirkungsvoll sind. Jetzt haben Sie gefragt nach der Überwälzbarkeit oder mit der Überwälzung. Also, natürlich, wenn wir einen Teil hier im ETS-2 haben, also eben den kommerziellen Sektor, dann wird das erst mal dazu führen, dass auch hier höhere Kosten weitergegeben werden. Man möchte das ja unterbinden. Das wird



aber ökonomisch ein sehr schwieriges Unterfangen sein, denn ökonomisch ist es einfach so, dass es unerheblich ist, wo tatsächlich die Steuer, wo tatsächlich diese Zertifikatezahlung ansetzt ...

Moderatorin: (15:15)

Ganz kurz: Könnten Sie noch einmal kurz erklären, was Sie meinen mit Überwälzung? Ich glaube, das ist gerade nicht ganz klar geworden.

Andreas Löschel: (15:20)

Wir haben ja gesagt, dass die Öl- und Gasunternehmen zum Beispiel nur einen Teil der zusätzlichen Kosten weitergeben können. Das ist ein Teil des Kompromisses. Dadurch versucht man sozusagen, noch mal die Haushalte etwas herauszunehmen. Denn wenn ich einen Teil mit CO₂-Bepreisung belege im kommerziellen Teil, dann gibt es natürlich höhere Kosten in diesem Bereich. Und diese höheren Kosten, die müssen natürlich an die Konsumenten auch wieder weitergegeben werden. Und man hat jetzt in dieser Fokussierung auf Verteilwirkungen auch versucht, das einzuschränken. Rein schon ökonomisch wird das nicht klappen. Und ich würde noch mal das gern unterstreichen, was Brigitte Knopf gesagt hat: Wenn man Klimapolitik aus der Verteilperspektive denkt, dann kommt genau das raus, was wir hier gerade sehen. Wir müssen aber die Klimapolitik aus einer Anreizperspektive sehen und dann eben wissen, dass wir Verteilwirkungen auch tatsächlich besser hinbekommen können. Und das hat offensichtlich hier noch nicht geklappt.

Moderatorin: (16:25)

Frau Peterson, wollen Sie sich auch noch äußern zu dem Kompromiss mit seinen verschiedenen Teilen, die alle versuchen, den Druck auf die Haushalte abzufangen? Was meinen Sie dazu?

Sonja Peterson: (16:36)

Ja, danke, dass ich noch mal dazu Stellung nehmen kann. Ich fand es natürlich tatsächlich sehr schade, dass diese Idee eines einheitlichen CO₂-Preises im Transport- und Wärmesektor hier wieder zu scheitern droht. Und ich glaube auch, dass das tatsächlich der falsche Weg ist. Ich hätte auch sehr begrüßt, den Preis für diese Emissionen mit einzuführen und stattdessen Wege zu finden, eine CO₂-Rückerstattung zu ermöglichen. Das ist ja zumindest auf der Länderebene tatsächlich möglich. Deutschland ist ja auch dabei, das einzuführen, und ich finde es schade, dass das hier nicht der Fall ist. Ich sehe aber schon den Punkt, dass es immerhin ein wichtiger Schritt ist, überhaupt in diesen sehr stark umstrittenen Sektoren in eine CO₂-Bepreisung zu kommen. Ich würde gerne noch mal einen Punkt kommentieren, den Herr Löschel gesagt hat, was die Höhe des Preises angeht. Es ist natürlich nicht automatisch das Ziel eines Emissionshandels, einen möglichst hohen Preis zu haben. Nach allem, was wir wissen, wenn wir die Ziele, die wir uns setzen, erreichen wollen, wird der Preis zumindest kurzfristig höher sein oder auch mittelfristig höher sein und reicht im Moment nicht aus. Aber natürlich ist das Ziel, irgendwann den technologischen Wandel erreicht zu haben und dann auch nicht unbedingt immer dauerhaft hohe Preise haben zu [müssen]. Im Stromsektor sind wir ja zum Beispiel schon da, dass die Erneuerbaren wettbewerbsfähig sind und irgendwann müssen sie dann vielleicht auch nicht weiter steigen. Ich finde es eigentlich sehr erstaunlich, warum man jetzt, obwohl man die Haushalte schon rausgenommen hat, trotzdem bei einem Preis für Unternehmen bleibt, der unter dem Preis im ETS-1 ist. Ich meine, das betrifft ja im Prinzip eine ähnliche



Zielgruppe, und das finde ich tatsächlich etwas unerklärlich, warum man da nicht den Schritt geht, tatsächlich auch einen echten Handel zu ermöglichen und vielleicht zumindest eine Obergrenze, die orientiert ist an den Preisen, die wir derzeit auch im ETS-2 sehen. Also wenn ich eine Obergrenze hätte setzen müssen, dann hätte ich im Moment die 100 Euro genommen. Das ist ja das, wo wir im ETS-2 auch schon waren.

Moderatorin: (18:51)

Okay, vielen Dank. Noch eine Nachfrage zu dieser Trennung zwischen Unternehmen und Privatleuten. Da stellen sich ja viele praktische Fragen der Umsetzung. Also wie sähe das zum Beispiel aus an der Tankstelle, wenn ich mit meinem Firmenwagen einen anderen Preis zahlen muss, wenn ich gerade auf Geschäftsreise bin, als jemand, der als Privatmensch unterwegs ist? Gibt es da Möglichkeiten? Und glauben Sie, dass die Mitgliedsstaaten das am Ende überhaupt mitmachen?

Andreas Löschel: (19:18)

Ich möchte das Problem nicht lösen müssen, aber es zeigt die Unsinnigkeit des Vorgehens, weil natürlich der Privatmann, der dort tankt und der Geschäftsmann, der dort tankt, die genau selbe Wirkung für den Klimawandel haben. Und die beide unterschiedlich zu behandeln zeigt, wie irrsinnig eigentlich diese Idee ist und wie wir eigentlich auch daran arbeiten müssen, dass Gleiches auch gleich behandelt wird.

Moderatorin: (19:41)

Vielen Dank. Eine Frage von einem Journalisten an Brigitte Knopf. In Schweden liegt der CO₂-Preis bei 118 Euro pro Tonne seit vielen Jahren. Hat jemand zu den Auswirkungen dort Informationen? Wenn ja, hier meine Frage: Wie wirkt sich das in Schweden sozial aus? Gibt es dort Kompensationen, pro-Kopf-Auszahlungen? Wirkt sich das auf den dortigen Konsum aus? Ich weiß nicht, ob Sie darüber Informationen haben. Ja, super.

Brigitte Knopf: (20:09)

Vielen Dank für die Frage. Also wir haben tatsächlich uns global angeguckt, wie die verschiedenen Preissysteme aufgesetzt sind und welche Art von Kompensationen es gibt. Das ist ziemlich interessant sich anzugucken – das haben Kollegen von mir gemacht –, weil man sieht, dass es eigentlich drei Kanäle gibt. Es gibt einmal den Kanal, dass das Geld einfach zurück in die Staatskasse fließt. Es gibt den Kanal, dass Haushalte entlastet werden und es gibt den Kanal, dass Firmen entlastet werden. Was man schon sieht, ist, dass in Ländern, wo das Vertrauen in die Regierung sehr hoch ist, dass dort das Geld oft an den Staat zurückfließt. Das sind dann so die nordischen Länder. Und da ist auch der CO₂-Preis sehr hoch. Man vertraut dem Staat, dass er dann schon mit den Einnahmen das Richtige machen wird und an der richtigen Stelle kompensiert. Wir haben eine pro-Kopf-Rückgabe zum Beispiel in der Schweiz und in Kanada in einer Provinz, wo das auch pro Kopf zurückgegeben wird. Da sind die Erfahrungen so, dass man auch diese pro-Kopf-Rückgabe sehr gut kommunizieren muss. In der Schweiz wird das zum Beispiel mit dem Krankenkassengeld zurückgegeben, und die Leute kriegen das manchmal gar nicht mit, weil das einfach ihre Krankenkassenkosten ein bisschen reduziert, weil das sozusagen die selbe Abrechnung ist. Und dann verpufft der Effekt natürlich. Das heißt, diese Einführung von diesem Klimageld muss man auch wirklich mit einer Signalwirkung versehen. Es muss eine eigene Abrechnung geben, damit das dann wirklich diesen Effekt hat, dass Leute sagen: Okay, ich habe mehr Geld für CO₂ ausgegeben, aber ich werde auf der anderen Seite auch



entlastet. Deswegen sagen wir auch: Wenn man das in Deutschland einführt, dann muss man gucken, dass es dafür eine separate Auszahlung gibt, möglichst noch monatlich oder auf jeden Fall mit einer Begleitkommunikation, dass die Leute wirklich wissen, das habe ich eingezahlt und das bekomme ich dann zurück. Und vielleicht noch ein Satz zu Schweden von der Wirkung her: Was man gesehen hat mit dem hohen CO₂-Preis, da sind tatsächlich auch im Gebäudesektor die Emissionen signifikant gesunken. Das ist ja auch wichtig zu wissen: Der CO₂-Preis wirkt da.

Moderatorin: (22:17)

Frau Peterson.

Sonja Peterson: (22:18)

Vielleicht noch eine Sache. Es gibt ja noch eine vierte große Einsatzmöglichkeit für die Mittel, die generiert werden, und das ist in umweltfreundliche Technologien oder umweltfreundliche Infrastruktur. Das ist in dem Kompromiss auch vorgesehen, und das halte ich für tatsächlich sinnvoll, weil durchaus eine Reihe von Studien zeigen, dass – obwohl diese direkte Kompensation viele Bürger:innen besserstellen würde –, sie das kritisch sehen. Aber in allen Studien, die ich kenne, [gibt es] eine große Zustimmung [dafür], die Mittel tatsächlich auch für den Umweltschutz oder den Klimaschutz im weiteren Sinne einzusetzen und dass das als Instrument gesehen wird, um auch die Akzeptanz zu erhöhen. Insofern ist das zumindest ein Teil des Kompromisses, der in Einklang mit diesen Forschungsergebnissen steht.

Moderatorin: (23:13)

Aber eine Nachfrage dazu: Wenn ich jetzt in klimafreundliche Technologie investiere, zum Beispiel in E-Mobilität, kommt das ja gar nicht unbedingt bei den Leuten an, die es am Ende am meisten brauchen, weil die sich kein E-Auto leisten können [...] oder weil die nicht entscheiden können, eine Wärmepumpe einzubauen, weil sie vielleicht mieten und nicht Eigentumsbesitzer sind. Also ist das dann wirklich eine Alternative, Frau Knopf?

Brigitte Knopf: (23:35)

Also, zum einen mit dem Kanal, wenn es an den Staat zurückgeht, dann sind das oft grüne Investitionen, die damit gemacht werden. Und in Deutschland wird das ja tatsächlich genauso gemacht. Da werden ja die Einnahmen in den Energie- und Klimafonds eingezahlt, und da [wird] ein großer Teil zum Beispiel für Sanierung [...] eingesetzt, und das kommt dann wieder einer breiteren Bevölkerung zugute. Was Sie jetzt sagen, die E-Auto-Prämie, das ist natürlich wieder sehr speziell. Die wird auch meines Erachtens nicht aus dem Energie- und Klimafonds gezahlt, soweit ich das jetzt gerade im Kopf habe. Und das ist tatsächlich was, was eher reichen Haushalten zugutekommt. [...] Also in Deutschland, wie gesagt, dieser substanzielle Teil, der in diesen Energie- und Klimafonds geht, der wird dann zum Beispiel im Gebäudesektor oder auch im Ausbau von öffentlichem Nahverkehr für diese Infrastruktur aufgewendet. Und da ist eben die Idee dahinter: Wir müssen erst mal diesen Transformationsweg beschreiten oder ein alternatives Angebot schaffen wie öffentlichen Nahverkehr, und erst dann können die Leute umsteigen.



Moderatorin: (24:36) Frau Peterson.

Sonja Peterson: (24:37)

Ja, mir ging es eigentlich darum, dass Menschen auch dem Instrument CO₂-Bepreisung zustimmen können aus anderen Gründen, als dass sie selber davon profitieren oder wenig betroffen sind. Und das haben eben die Studien gezeigt, dass dieses Gefühl, die Mittel davon werden tatsächlich noch mal für den Klima- und Umweltschutz verwendet, die Akzeptanz dieses Instruments steigert. Und ich glaube, den Politikerinnen geht es ja auch nur zum Teil... Sicherlich ist die soziale Frage tatsächlich eine, aber dahinter steht ja auch die Frage: Können wir das unseren Bürger:innen vermitteln, ein solches Instrument zu implementieren? Und insofern finde ich diesen zweiten Aspekt [wichtig], dass eine gezielte Verwendung der Mittel für den Umwelt- und Klimaschutz eben auch ein Mittel sein kann, um das Bürger:innen zu vermitteln.

Moderatorin: (25:36)

Es ist vor dem Hintergrund auch spannend, dass zumindest in meiner Wahrnehmung [bei] diesen 300 Euro Energiegeld, die jetzt in Deutschland kommen sollen vor dem Hintergrund des Ukraine-Krieges, die gesellschaftliche Wahrnehmung auf jeden Fall nicht nur positiv ist, dass viele Leute sagen: Wie kann es sein, dass selbst Menschen, die das überhaupt nicht nötig haben, [...] diese 300 Euro zurückzubekommen? Ist das nicht auch ein Problem von einer pro-Kopf-Zurückzahlung?

Sonja Peterson: (26:02)

Ich finde, bei der pro-Kopf [Zurückzahlung] ist es etwas anderes, da wird ja explizit vom Staat ein Instrument, also ein neuer Preis implementiert, den die Bürger:innen zusätzlich zahlen müssen. Und dann ist die Kommunikation: [...] Wir wollen damit nicht nur zusätzliche Einnahmen generieren, sondern wir zahlen sie eben zurück. Das finde ich [...] etwas anderes als jetzt der Fall, wo durch externe Schocks Energiepreise steigen. Da muss ich gestehen, wäre ich auch sehr viel stärker für eine zielgenauere Kompensation von Betroffenen. Ich selbst als gehobene Mittelschicht, ganz ehrlich, ich finde, ich kann diese Kosten auch tragen, andere Menschen tragen gerade ganz andere Kosten durch diesen Krieg. Aber das ist eine andere Diskussion und ich finde, das ist auch ein anderer Hintergrund als bei der CO₂-Bepreisung.

Moderatorin: (27:02)

Vielen Dank, eine Frage an Herrn Löschel von einem Journalisten: Hat der Glaube an die Wirksamkeit des Emissionshandels über einen CO₂-Preis nicht sehr gelitten, weil sich zeigt, dass andere Marktsignale wie Spekulations- und Knappheitspreise, Weitergabe steigender Preise durch die Unternehmen, Einkommensentwicklung und Carbon-Leakage-Maßnahmen den CO₂-Preis aushebeln oder rudimentär erscheinen lassen?

Andreas Löschel: (27:26)

Offensichtlich hat der Glaube an die Wirksamkeit des Emissionshandels gelitten, sonst würden wir die Diskussionen nicht führen. Aus meiner Sicht zu Unrecht, wenn man sich die Entwicklungen der letzten Jahre anschaut, wo man es tatsächlich geschafft hat, höhere CO₂-Preise durch entsprechende Knappheiten zu implementieren, wo man auch Schritt für Schritt die Startprobleme des Emissionshandels ausgemerzt hat. Das Instrument funktioniert dann eigentlich sehr



gut. Man kann sich das auch mal anders vorstellen. Der Glaube an die Wirksamkeit des Emissionshandels ist ja auch ein bisschen der Glaube an die Wirksamkeit von hohen Preisen als Lenkungsinstrument. Das ist eigentlich die Idee, die dahintersteckt, und das sehen wir ja gerade augenblicklich: Die hohen Energiepreise führen dazu, dass die Energienachfrage sinkt. In der kurzen Frist, aber natürlich auch in der langen Frist, weil Investitionen attraktiv werden, weil auch Verhaltensänderungen sich jetzt ökonomisch direkt auszahlen. Und man sieht auch das Problem daran, nämlich dass wir eben diese Verteilwirkung in den Griff bekommen müssen. Ich glaube tatsächlich, wir haben lange gebraucht, den Emissionshandel scharf zu stellen – wir reden jetzt über ETS-1 – und das ist uns schon ganz gut gelungen. Wir werden den Kompromiss sehen, der im ETS-1 gemacht wird mit höheren Zielpfaden für die entsprechende Knappheit mit hohen Preisen. Und das führt natürlich dazu – wir haben das in Großbritannien und andernorts gesehen –, dass Technologien wie die Kohleverstromung und so weiter, sobald die Gaspreise sich wieder normalisiert haben, alle aus dem Markt gehen werden und das Instrument sehr, sehr treffsicher auch dann wirkt. Deswegen sind wir so besorgt, dass wir im Kontext des ETS-2 wieder mit einem System anfangen, das ganz viele Schwachstellen hat am Anfang und wo es sehr lange dauern wird, bis diese Schwachstellen ausgemerzt sein werden, im Endeffekt dann in großen Bereichen vielleicht eine ganze Dekade vergeht, bis wir tatsächlich diese preislichen Steuerungsmechanismen haben. Und ich glaube, da sind sich alle einig, jetzt eine Dekade verstreichen zu lassen, das wäre eigentlich ein ganz schlechtes Signal.

Moderatorin: (29:52)

Vielen Dank. Ich würde gerne noch mal auf die politische Diskussion im Parlament eingehen. Frau Knopf, vielleicht können Sie mir dazu was sagen. Und zwar haben sich ja in der Diskussion im EU-Rat zuvor vor allem Ungarn und Polen quergestellt beim ETS-2. Wie ist das jetzt im EU-Parlament, wo laufen da die Konfliktlinien zwischen den Gruppen, die für und gegen den ETS-2 sind?

Brigitte Knopf: (30:16)

Meine Wahrnehmung ist, dass es tatsächlich diese beiden Stränge der Verteilungsdiskussion gibt, nämlich zwischen den Mitgliedsstaaten und dann generell innerhalb der Mitgliedsstaaten die soziale Frage oder soziale Kompensationen. Im Rat habe ich das auch so wahrgenommen. Im Parlament hatte ich das Gefühl verlaufen die Konfliktlinien woanders. Die Grünen und Sozialdemokraten haben einen starken Fokus darauf gelegt: Erst muss das mit der Kompensation klar sein, es muss eine soziale Abfederung geben. Da hatte ich das Gefühl, dass das eher zwischen den Fraktionen war, aber nicht so sehr zwischen den Mitgliedsstaaten. Es ist zumindest meine Wahrnehmung gewesen. Allerdings sind, glaube ich, die französischen Grünen auch sehr gegen einen zweiten ETS gewesen. Ich meine, wir kennen die Gelbwesten-Bewegung in Frankreich und das war natürlich für die auch ein großes Hindernis, wo dann gesagt wurde, wir müssen erst eine Kompensation finden. Das ist die eine Diskussion, die ich da auf der parlamentarischen Ebene wahrgenommen habe und die andere Diskussion auch auf der parlamentarischen Ebene war eher – auf der einen Seite Grüne und Sozialdemokraten und auf der anderen Seite die EVP, also die konservative Fraktion –, dass Grüne und die sozialdemokratische Fraktion gesagt haben: Die Industrie kriegt doch immer noch freie Zuteilungen und das kann doch nicht sein, dass die Industrie freie Zuteilungen kriegt, während Bürgerinnen und Bürger jetzt den vollen Preis zahlen müssen. Da ist noch einmal eine zweite Ebene der Verteilungsfrage hinzugekommen, nämlich zwischen Industrie und Privaten. Ich habe das Gefühl, im Parlament wird ganz anders diskutiert als auf EU-Ratsebene und die EU-Ratsebene, diese Diskussionen haben wir dann wieder vor uns. Da bin ich auch mal gespannt. Auch mit dem Klima-Sozialfonds, da ist Deutschland auch überhaupt nicht begeistert von, weil Deutschland sagt: Nein,



wir machen keine zusätzlichen Transfers innerhalb von Europa. Wir haben den mehrjährigen Finanzrahmen, darüber gibt es Ausgleich, aber [wir wollen] nicht noch einen zusätzlichen Topf, [um] zwischen den Mitgliedsstaaten auszugleichen. Ich bin mir nicht sicher, wie gut sich diese Linie durchhalten lässt, ich würde sagen, wenn man einen einheitlichen Preis will, dann muss man auch Transfers machen. Das gehört dann dazu, sonst funktioniert das aus meiner Sicht nicht. Aber insofern nehme ich die Diskussion im Europäischen Rat sehr anders wahr als auf der Parlamentsebene, ohne dass ich jetzt für mich beanspruchen würde, ich [hätte] jede Diskussion im Parlament genau verfolgt [...].

Moderatorin: (32:56)

Und die Sorge von Deutschland, die Sie ansprechen, ist dann, dass man nicht möchte, dass das Geld aus reicheren Staaten am Ende an ärmere EU-Staaten abfließen wird.

Brigitte Knopf: (33:06)

Ja, ich sage es mal ganz brutal: Ich glaube, Deutschland hofft, dass man sich da ein bisschen rauskaufen kann. Im Moment haben wir ja den nationalen Emissionshandel und man möchte dann am liebsten nur noch ein europäisches System haben, wovon Deutschland dann profitieren würde, weil man dann weniger mindern müsste zumindestens in dem Bereich und dass andere Staaten mehr mindern. Und das wäre natürlich profitabel für Deutschland. Ich würde sagen, das kann man machen, dann haben wir einen einheitlichen Preis, das ist schön und gut, aber dann muss man finanzielle Transfers offerieren an Länder – Polen, Bulgarien, Rumänien –, wo dann tatsächlich die Kosten höher sind.

Moderatorin: (33:50)

Vielen Dank. Jetzt haben Sie den nationalen Emissionshandel in Deutschland oder den Brennstoffhandel, wie er heißt, angesprochen. Dazu haben wir auch eine Frage von einer Journalistin und zwar: Wie passt der Kompromiss zum ETS-2 zu Deutschlands nationalem Emissionshandel, wie sollte man damit umgehen? Herr Löschel, können Sie dazu etwas sagen?

Andreas Löschel: (34:11)

Erstmal noch eine Ergänzung zu dem, was wir gerade gesagt haben. Ein einheitlicher Europäischer Emissionshandel wäre nicht nur profitabel für Deutschland, sondern wäre profitabel für alle. Das ist ja die Idee dahinter: Wenn wir, wie wir es vorhin auch gehört haben, versuchen, dort zu mindern, wo es am günstigsten ist. Das gilt aber natürlich dann in Kombination mit der Voraussetzung, dass diese Einsparungen über solche Transfers auch sichtbar werden. Das ist ein ganz zentraler Baustein und dann hat es das Potenzial, dass wir alle davon profitieren, auch die, die mehr machen müssen, wie wir es gerade gehört haben, die dann vielleicht höhere Kosten haben von drei oder vier Prozent, denn wir haben das Ganze günstiger implementiert und aus diesen günstigen Implementierungen erwachsen die Möglichkeiten, genau diese Länder, die besonders viel zahlen müssen, auch zu kompensieren. Wenn man das nicht macht, dann hat man sehr unterschiedliche Zielsetzungen in den einzelnen Ländern und dann wird es teuer, wie wir es gehört haben. Wir würden alle davon profitieren, wenn das relativ breit gemacht würde und wenn wir diese Verteilungen wirklich auch angehen würde. Und wie gesagt, einige Länder haben das ja gemacht, die haben sich eigene Emissionshandelssysteme gegeben. Es wird auch die Möglichkeit geben, eines Opt-ins in das europäische System. Und ich glaube, jetzt wird man nochmal überlegen müssen, wie kann man diese Vorteile – wir versuchen, ein gewisses Ziel gemeinsam zu erreichen – vielleicht auch Schritt für Schritt in bestimmten



Konstellationen heben. Der ETS-2, so wie er jetzt vorgeschlagen wird, wird da sicher ein Baustein sein, aber man wird sehen, ob es vielleicht noch andere Bausteine geben kann. Das gleiche, was man leistet mit einem Emissionshandel über alle Länder, kann auch geleistet werden mit Konstrukten, die einzelne Länder beinhalten und hier Ausgleiche schaffen. Das wird ein Baustein sein. Der deutsche Emissionshandel wird [im ETS-2] etwas ambitionierter, breiter integriert werden, aber es muss auch Ziel sein, hier noch mehr Länder mit dazubekommen, über diesen Kompromiss hinaus.

Sonja Peterson: (36:42)

Ich wollte nur ähnlich sagen, dass es die Option gibt, [in Deutschland] die Haushalte und die gewerblichen Emissionen im Transport- und Wärmesektor mit in das ETS-2 aufzunehmen, wie es ursprünglich geplant war. Und da Deutschland das ja nun hat, wäre das der naheliegendste Weg und natürlich auch sinnvoll, das zu tun, hier mit gutem Beispiel voranzugehen und gleich breiter eine Bepreisung aufzusetzen. Das wäre aus meiner Sicht der Weg, den Deutschland da ganz klar gehen sollte.

Moderatorin: (37:11)

Das heißt, Deutschland hätte dann einen ETS-2, der diese Bereiche auch miteinschließt.

Sonja Peterson: (37:16)

Es gäbe dann einen europäischen ETS-2, der aus allen Ländern zumindest die Emissionen des Transport- und Wärmesektors des Gewerbes enthält und zumindest in Deutschland zusätzlich auch die Emissionen der Haushalte. Und im besten Fall finden sich noch mehr Länder, die diesen Weg dann auch von Anfang an mitgehen wollen.

Brigitte Knopf: (37:39)

Da würde ich gerne noch einen Punkt ergänzen, der ist nochmal wichtig. Wir haben ja in Deutschland oder überhaupt jeder Mitgliedsstaat hat ja die sogenannten Effort-Sharing-Ziele. Ich glaube, es wird nicht reichen, wenn wir als Deutschland einfach unseren nationalen Emissionshandel [...] in diesen neuen ETS-2 [überführen], gerade wo jetzt der Preis auf 50 Euro gedeckelt ist. Damit kriegen wir nie und nimmer unsere Ziele im Gebäudesektor und Verkehrssektor hin. Deswegen sagen wir, dass wir eigentlich noch einen nationalen Mindestpreis obendrauf haben müssen. Ich glaube, das hätte auch einen wichtigen Effekt und eine wichtige Signalwirkung, weil man hätte auf europäischer Ebene diesen ETS-2, der ist bei 50 Euro gedeckelt, manchmal wird der Preis vielleicht darunterliegen und Deutschland würde auch signalisieren: Wir machen mehr, wir müssen unsere Effort-Sharing-Ziele erreichen und [setzen] da noch einen nationalen Preis obendrauf. Insofern glaube ich, dass es in Deutschland nicht funktionieren wird, einfach zu sagen: Den jetzigen nationalen Emissionshandel führen wir in diesen ETS-2 ein, das wird nicht reichen. Ich weiß nicht, wie wir dann unsere Effort-Sharing-Ziele erreichen wollen, weil die gibt es auf nationaler Ebene immer noch.

Andreas Löschel: (38:54)

Da müssen wir auch noch mal überlegen, was dann im ETS-2 mit den Mehrminderungen Deutschlands passiert. Es kann ja nicht sein, dass wir mehr machen und über den ETS-2-Mechanismus die Anforderungen bei den anderen Ländern sinken. Die haben natürlich auch



Effort-Sharing-Zielsetzungen. Da muss man noch mal genau überlegen, wie kann man damit umgehen, dass das Preissignal in den anderen Ländern heruntergefahren wird und die Lücke zur Effort-Sharing-Regulation für die Länder dann wahrscheinlich sogar noch mal größer wird. Das ist schwierig.

Brigitte Knopf: (39:33)

Ich glaube, das müsste man mit der Cap verrechnen. Da kommt es drauf an, wie hoch die Cap ist und was dann [...] in dem ETS-2 [angerechnet wird]. Das werden noch ganz komplizierte Verhandlungen. [...] Das scheint ein Durchwurschteln zu werden. Schön wäre, wenn man dann ab 2030 die Perspektive hätte, tatsächlich diesen europäischen ETS-2 zu haben, wo Deutschland dann vollständig mit drin ist und wo dann auch in diesem zweiten System [europaweit] einheitlicher Preis [gilt].

Brigitte Knopf: (40:13)

Ich würde gern noch mal auf die Obergrenze eingehen, die Sie alle drei kritisiert haben, die Obergrenze von 50 Euro, die gelten soll. Ziel dieses Kompromisses ist ja, dass der Preis nicht so hoch steigt und dementsprechend die Menschen nicht so sehr belastet werden. Weiß man denn, wie stark der Preis steigen könnte, wenn es keinen Preisdeckel geben würde?

Andreas Löschel: (40:36)

[...] Das hängt natürlich immer davon ab, was für andere Politiken dann gemacht werden. Ganz einfach kann man das nicht beantworten. Das heißt, es sind kommunizierende Röhren. Wenn ich den Preis jetzt deckele [...] und wir haben übergeordnete Zielsetzungen, dann muss mehr mit anderen Instrumenten gemacht werden. Und nochmal: Diese anderen Instrumente sind üblicherweise teurer als der CO₂-Preis. Das muss man jedes Mal dazu sagen. Die Idee, dass wir etwas anderes machen, bedeutet eben nicht, dass die Kosten weggehen. [...] Wir kommen ja gerade aus der Diskussion in Deutschland, [...] Elektroautos zu fördern. Was ist besser: Den Preis an der Tankstelle für fossile Energieträger zu erhöhen oder Elektroautos zu fördern? Also da würde ich sagen, die Kosten in den anderen Maßnahmen, die sind doch ganz substanziell und ganz hoch. Und die Idee, wir verhindern, dass es Kosten gibt, wenn wir keine CO₂-Preise haben, die ist doch sehr naiv.

Brigitte Knopf: (41:39)

Aber gibt es nicht auch Maßnahmen wie zum Beispiel das Tempolimit, über das jetzt ja auch viel diskutiert wird oder auch autofreie Sonntage, die im Kontext der Ukraine-Krieges diskutiert werden, die am Ende den Staat nichts – oder zumindest auf den ersten Blick nichts – kosten und die trotzdem Einsparungen herbeiführen können. Sie lachen, Herr Löschel?

Andreas Löschel: (41:56)

Das haben Sie ja schon gesagt: Auf den ersten Blick nichts kosten. Ich habe da gar nichts dagegen, aber wir müssen halt schon die Dinge auch miteinander vergleichen, fair vergleichen. Und natürlich gibt es auch bei den Sachen Kosten. [...] Ich muss auch sagen, wir reden ja ganz viel darüber, wie kann man den Preis eigentlich begleiten, wie kann man den wirksam machen und das ist ein ganz wichtiger Punkt. Auch hohe CO₂-Preise entfalten keine Wirkung, wenn wir nicht die passende Infrastruktur haben, wenn es nicht den passenden ÖPNV gibt, wenn es nicht



die Technologien gibt, die den Leuten überhaupt ermöglichen, günstig umzusteigen. Es geht ja hier überhaupt nicht darum zu sagen, wir brauchen nur den hohen CO₂-Preis, sondern es geht darum, eine sinnvolle Klimapolitik zu machen, wo eben die richtige Infrastruktur [da] sein muss, wo günstige Technologien da sein müssen und wo der Anreiz da sein muss, aus fossilen Aktivitäten herauszugehen: Das ist der CO₂-Preis. Und diesen Politik-Mix, den [...] sehe ich in dem Kontext ein bisschen zu stark verschoben auf die anderen Maßnahmen. Und die Probleme wird es da genauso geben und die können wir dann in den nächsten Jahren beobachten.

Brigitte Knopf: (43:07)

Ergänzend vielleicht eine Sache noch dazu. Frau Peterson hat am Anfang gesagt: 50 Euro, das ist viel zu niedrig für einen Höchstpreis. Mir fehlt auch ein Mindestpreis, muss ich sagen, weil das ist auch für die Investitionen [...] in die Infrastruktur wichtig, dass wir langfristig ungefähr wissen, was ist denn da erwartbar und das fehlt. Lieber keinen Höchstpreis setzen, sondern einen längerfristig steigenden Mindestpreis, das wäre auch ein wichtiges Signal.

Moderatorin: (43:38)

Noch eine Frage von einer Journalistin: Würden sich nicht andere Länder über die Verknappung ärgern, wenn Deutschland einfach mehr Teilnehmer:innen als gedacht eingliedert? Ich glaube, das bezieht sich auf die Privatleute, die in Deutschland eingegliedert würden, aber nicht in anderen Teilen von Europa.

Sonja Peterson: (43:53)

Ich verstehe die Frage nicht ganz. Eigentlich sollten sich alle Länder freuen, wenn möglichst viele teilnehmen. Erstens, weil dann mehr Emissionen eingespart werden und zweitens, weil dann die [Nachfrage nach fossilen Energien] sinkt und die Preise für alle, die keine CO₂-Bepreisung haben, dann eher niedriger sein werden. [...]

Andreas Löschel: (44:16)

Wichtig ist: Die Cap würde mit angepasst. Wenn mehr mit reinkommen, würde man auch entsprechend die Cap anpassen, die würde auch nach oben gehen. Und dann gibt es eigentlich keine zusätzliche Verknappung, sondern eine Cap-Anpassung und tatsächlich die positiven Wirkungen, weil eben noch mehr Optionen erschlossen werden können.

Moderatorin: (44:42)

Vielen Dank. Noch eine letzte Frage von einer Journalistin bevor wir in die Abschlussfragen geben: Im geplanten Sommerpaket des Bundeswirtschaftsministeriums soll ein Kompromiss zwischen ETS und dem Brennstoff-Emissionshandel geplant sein. Was ist darüber bekannt? [...]

Andreas Löschel: (45:21)

Ich weiß auch nichts konkret darüber, aber es ist natürlich schon wichtig, auch noch mal zu diskutieren, wie wirken eigentlich diese beiden Emissionshandelssysteme zusammen: Also ETS-1 und ETS-2, insbesondere dann, wenn diese Preise so unterschiedlich sind und die Anreize so unterschiedlich sind. Aus Klimasicht ist eine Tonne CO₂ eine Tonne CO₂ und zwar egal, in welchem Land und in welchem Sektor die anfällt. Wenn diese Preise jetzt so arg weit



auseinandergehen, dann hat man offensichtlich ein Problem in der Politikgestaltung. Und deswegen ist es schon wichtig, noch mal [perspektivisch] zu überlegen [...], [ob man] auch gewisse Flexibilitäten zum Beispiel zwischen diesen Sektoren [erlaubt] und welche Möglichkeiten es geben wird, günstige Optionen in anderen Sektoren zu erschließen. [...] Wenn wir jetzt anschauen, was die Diskussion im ETS-1 ist, dann wird wahrscheinlich dort strikter gehandhabt werden und hohe Preise werden auch tatsächlich perpetuiert werden und die Politik kommt natürlich dann auch unter Handlungsdruck, [...] nämlich von denen, die im ETS-1 betroffen sind. Die werden dann auch zurecht sagen: Warum sind hier eigentlich die Lasten so ungerecht verteilt, wenn es doch um den Klimaschutz geht? [...] Politisch ist es auch schwer durchstehbar, wenn das in die eine oder die andere Richtung so weit auseinandergeht. Man muss ja auch dazu sagen, auch hohe Preise im ETS-1 belasten natürlich die Konsumenten. Ist ja ganz klar, denn die werden übergewälzt in die entsprechenden Produktpreise und werden in der Beziehung genau so bei den Haushalten aufschlagen. Deswegen wird man vielleicht sagen, es ist eigentlich für die Haushalte besser, wenn das effizient gemacht wird und die Kostenbelastung in Saldo klein ist.

Moderatorin: (47:17)

Vielen Dank. Damit würde ich gerne in die Abschlussfrage übergehen, zuerst an Frau Peterson. Sehen Sie die Gefahr, dass der Emissionshandel für Verkehr und Gebäude mit den vorgeschlagenen Kompromissen zu einem zahnlosen Mechanismus wird, der also nicht geeignet ist, Emissionen wirklich deutlich zu senken und wie sähe der ETS-2 aus, wenn sie ihn designen dürften?

Sonja Peterson: (47:37)

Ich halte den ETS-2, wie er jetzt geplant ist, zumindest für einen erkennbaren Schritt in die richtige Richtung. Der große Vorteil ist, dass man dann zumindest in ein System eingestiegen ist, was man später einfach nachschärfen kann. Also insofern möchte ich das jetzt auch nicht ganz kleinreden. Wenn ich den ETS-2 selber designen könnte, würde ich ihn von vornherein tatsächlich mit allen Emissionen im Transport- und Wärmesektor designen, aber durchaus am Anfang erstmal noch getrennt vom ETS-1 lassen, um auch in diesen Sektoren erstmal Erfahrungen zu sammeln und zu sehen, wie da tatsächlich die Umsetzung funktioniert. Auch weil der ETS-1 [...] die Sektoren sind, die stärker von Carbon Leakage betroffen sind, so dass man sie vielleicht auch erst mal ein Stück vor hohen Preisen schützen muss. [...] [Aber] der CO₂-Preis ist nicht alles. Gerade im Transportsektor muss man natürlich entsprechend auch in die Infrastruktur investieren und an vielen anderen Stellen parallel ansetzen: Von der Städteplanung, die weg muss von rein aufs Auto zentrierter Planung, wie wir sie nach dem Weltkrieg haben, bis hin zum Ausbau der Bahnnetze und der Bahninfrastruktur und des ÖPNV und so weiter. Das muss ganz, ganz viel begleitend sein. Man muss auch zusätzlich technologische Entwicklungen weiter fördern, so dass die einsetzbar sind. Man muss in Fachkräfte investieren, die wir brauchen für die Wärmewende und so weiter. Das ist tatsächlich nur ein Baustein, aber ich wünsche mir schon, dass das ein sehr zentraler Baustein ist, der dann begleitet wird von anderen und nicht neben einem undurchsichtigen Mischmasch an unterschiedlichsten Maßnahmen irgendwo so einfach nebenbei und unwirksam mitläuft.

Moderatorin: (49:27)

Vielen Dank, Frau Knopf. Selbe Frage: Sehen Sie die Gefahr, dass der Emissionshandel zu einem zahnlosen Mechanismus wird, also der ETS-2, und wie sähe er aus, wenn Sie ihn designen dürften?



Brigitte Knopf: (49:40)

Ob das ein zahnloser Tiger wird, das wird man jetzt in den Verhandlungen sehen, was dann genau rauskommt. Aber ich sehe eben auch die Gefahr, dass wir einen starken Flickenteppich haben und wie gesagt, vielleicht noch so ETS-3 einführen. Dann ist die Gefahr, dass [auf Dauer] der CO₂-Preis keine starke Rolle spielt [...]. Und das wäre schon problematisch, weil ich glaube, wir brauchen für die Transformation einfach einen starken CO₂-Preis. Von daher, wenn ich das designen würde – aber das ist natürlich müßig, weil die Politik handelt die Kompromisse aus –, [...] würde ich jetzt einen ETS-2 aufbauen und ab 2030 den mit dem ETS-1 zusammenführen. Was würde ich sagen, wäre mein Plan, aber ich möchte ihn als Politikerin nicht verhandeln. Noch zum sozialen Ausgleich: Natürlich müsste der dann damit einhergehen, aber das haben wir eben auch gesagt: Alle Instrumente haben eine Verteilungswirkung und Klimapolitik kann dann nicht die bessere Sozialpolitik sein. Von daher müssen wir das auch noch mal trennen und dieses Instrument des CO₂-Preises nicht überfrachten damit, dass man auch noch sagt, der muss man auch noch alle sozialen Probleme lösen.

Moderatorin: (50:59)

Vielen Dank und Herr Löschel zu guter Letzt, dieselbe Frage.

Andreas Löschel: (51:02)

Also ich glaube, man muss im Hinterkopf behalten, dass wir ja jetzt diese Verhandlungen über die Klimapolitik in Europa in den zwanziger Jahren vor dem Hintergrund der Corona-Krise geführt haben und aktuell vor dem Hintergrund des Krieges gegen die Ukraine mit extrem hohen Energiepreisen, die daraus entstehen. Sowohl die Leistungsfähigkeit der Länder, als auch die Preise für Energie sind [im Moment] in schlechtest möglichen Konditionen [...]. Das bedeutet, dass man jetzt eine Weichenstellung macht für die zwanziger Jahre, die tatsächlich dazu führen könnte, dass wir in der zweiten Hälfte der 2020er in der Situation sind, wo sich vielleicht einige dieser Probleme wieder stark reduziert haben, aber dann der klimapolitische Hebel nicht so ausgestaltet ist, wie man ihn eigentlich haben möchte. Und das macht mir schon große Sorgen, denn gerade wenn Energiepreise sich wieder in Richtung Normalität bewegen sollten, dann fehlt uns das starke Instrument der CO₂-Bepreisung, um hier wirksamen Klimaschutz zu leisten. Aus meiner Sicht bedeutet das ganz wichtig, dass man jetzt eben nicht bis 2029 wartet oder bis in das neue Jahrzehnt, um breit diese Anreizwirkungen zu machen und sich auch noch mal überlegt, ob es eine Möglichkeit gibt, [im Laufe dieses Jahrzehnts] noch mal auf die Frage der CO₂-Bepreisung [draufzuschauen]. Ich glaube, das wird eine ganz wichtige Stellschraube sein. Wenn wir die jetzt aus der Hand geben in ganz vielen Kontexten, dann kann man sich erst mal drüber freuen, dass man das überhaupt anerkannt hat, dass das beste Instrument in der Klimapolitik ist. Aber da ist das Glas dann tatsächlich schon mehr als halb leer.

Moderatorin: (53:14)

Vielen Dank. Und an der Stelle möchte ich das Press Briefing gerne beenden. Vielen Dank an Sie drei, dass Sie hier waren und uns diskutiert haben. Vielen Dank an die Journalist:innen. Danke für Ihre Fragen und Ihre Aufmerksamkeit und viel Spaß beim Berichten darüber in den nächsten Wochen. Und wir sehen uns beim nächsten Mal.



press briefing

Ansprechpartnerin in der Redaktion

Iris Proff

Redakteurin für Klima und Umwelt

Telefon +49 221 8888 25-0

E-Mail redaktion@sciencemediacenter.de

Impressum

Die Science Media Center Germany gGmbH (SMC) liefert Journalisten schnellen Zugang zu Stellungnahmen und Bewertungen von Experten aus der Wissenschaft – vor allem dann, wenn neuartige, ambivalente oder umstrittene Erkenntnisse aus der Wissenschaft Schlagzeilen machen oder wissenschaftliches Wissen helfen kann, aktuelle Ereignisse einzuordnen. Die Gründung geht auf eine Initiative der Wissenschafts-Pressekongress e.V. zurück und wurde möglich durch eine Förderzusage der Klaus Tschira Stiftung gGmbH.

Nähere Informationen: www.sciencemediacenter.de

Diensteanbieter im Sinne MStV/TMG

Science Media Center Germany gGmbH
Schloss-Wolfsbrunnenweg 33
69118 Heidelberg
Amtsgericht Mannheim
HRB 335493

Redaktionssitz

Science Media Center Germany gGmbH
Rosenstr. 42-44
50678 Köln

Vertretungsberechtigter Geschäftsführer

Volker Stollorz

Verantwortlich für das redaktionelle Angebot (Webmaster) im Sinne des §18 Abs.2 MStV

Volker Stollorz

