



## **Wortprotokoll** der 28. Sitzung

### **Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung**

Berlin, den 25. September 2019, 18:00 Uhr  
Paul-Löbe-Haus  
E.700

Vorsitz: Dr. Andreas Lenz, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

**Einziges Tagesordnungspunkt**                      **Seite 4**

Fachgespräch zum Thema „Mögliche CO2-  
Bepreisungs-Modelle“



---

## Liste der Sachverständigen

Öffentliches Fachgespräch am Mittwoch, 25. September 2019,  
18:00 Uhr, im PLH, Sitzungssaal E 700

---

**Thema: „Mögliche CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Modelle“**

**Prof. Dr. Claudia Kemfert,**

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. - DIW, Berlin

**Prof. Gernot Klepper, Ph.D.,**

Institut für Weltwirtschaft - IWF, Kiel

**Prof. Dr. Barbara Praetorius,**

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin - HTW, Berlin

**Prof. Dr. Christoph M. Schmidt,**

Vorsitzender des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen  
Entwicklung,

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung e.V., Essen



### Mitglieder des Beirates

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Benning, Sybille Damerow, Astrid Lenz, Dr. Andreas Marschall, Matern von Stein (Rostock), Peter Whittaker, Kai	Beermann, Maik Färber, Hermann Kruse, Rüdiger Pilsinger, Stephan Pols, Eckhard Weiler, Albert H.
SPD	Scheer, Dr. Nina Thews, Michael Westphal, Bernd	De Ridder, Dr. Daniela Klare, Arno Schäfer (Bochum), Axel
AfD	Kraft, Dr. Rainer Spaniel, Dr. Dirk	Glaser, Albrecht Wiehle, Wolfgang
FDP	Köhler, Dr. Lukas Neumann, Dr. Martin	Bauer, Nicole Kluckert, Daniela
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Schreiber, Eva-Maria	Leidig, Sabine Remmers, Ingrid
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Hoffmann, Dr. Bettina Zickenheiner, Gerhard	Kekeritz, Uwe Strengmann-Kuhn, Dr. Wolfgang



### **Einzigster Tagesordnungspunkt**

#### **Fachgespräch zum Thema „Mögliche CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Modelle“**

dazu Sachverständige:

##### **Prof. Dr. Claudia Kemfert**

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. –  
DIW, Berlin

##### **dazu verteilt:**

Stellungnahme [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-3](#),  
Stellungnahme [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-4](#)  
und PowerPoint-Präsentation [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-8](#)

##### **Prof. Dr. Gernot Klepper, Ph.D.,**

Institut für Weltwirtschaft – IWF, Kiel

##### **dazu verteilt:**

Stellungnahme [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-7](#)  
und PowerPoint-Präsentation [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-9](#)

##### **Prof. Dr. Barbara Praetorius**

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin –  
HTW Berlin

##### **dazu verteilt:**

Stellungnahme [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-5](#)

##### **Prof. Dr. Christoph M. Schmidt**

Vorsitzender des Sachverständigenrates zur Be-  
gutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwick-  
lung,

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung  
e.V., Essen

##### **dazu verteilt:**

Stellungnahme [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-1](#)  
und Stellungnahme [Ausschussdrucksache 19\(26\)41-2](#)

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz (CDU/CSU):** Ich eröffne die Beiratssitzung. Unser einziger Tagesordnungspunkt heute ist ein öffentliches Fachgespräch zum Thema „Mögliche CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Modelle“. Es ist so, dass ich viele Gäste begrüßen darf. Zunächst die Mitglieder des Parlamentarischen Beirates, aber wir haben auch aus anderen Fachausschüssen Gäste, die ich herzlich begrüße. Wir haben auch Gäste aus dem Bundeskanzleramt und aus dem Rat für Nachhaltige Entwicklung.

Auch Sie begrüße ich ganz herzlich. Ebenso freue ich mich, dass die Öffentlichkeit sehr interessiert ist an der heutigen Veranstaltung. Auch Sie alle begrüße ich natürlich ganz herzlich zum Fachgespräch.

Der Klimawandel ist eine große globale Herausforderung. Als eine führende Industrienation trägt Deutschland hier natürlich auch eine besondere Verantwortung. Das sogenannte Klimakabinett hat hierzu am vergangenen Freitag einen Plan vorgelegt – das Klimaschutzprogramm 2030.

Herzstück des Klimaschutzprogramms ist die neue CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Verkehr und Wärme ab 2021. So, wie es im Rahmen des europäischen Emissionshandels bereits für Energiewirtschaft und die energieintensive Industrie gilt, wird CO<sub>2</sub> nun auch in den Bereichen „Verkehr“ und „Gebäude“ einen Preis bekommen. Die Bundesregierung wird die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in Klimaschutzmaßnahmen reinvestieren bzw. an die Bürgerinnen und Bürger in Form von Entlastungen an anderer Stelle und Fördermaßnahmen zurückgeben.

Meine Damen und Herren Sachverständige, wir haben Sie eingeladen, um mit Ihnen als ausgewiesene Expertinnen und Experten auf diesem Gebiet über mögliche CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Modelle zu diskutieren. Jetzt kann man sagen, wir sind zu spät oder noch rechtzeitig dran. Wir haben die Einladung auf jeden Fall schon vor der Sommerpause ausgesprochen und freuen uns, dass Sie alle der Einladung nachgekommen sind. Nun ist es sicher so, dass jetzt die Beschlüsse vorliegen, aber es zum einen natürlich noch ein parlamentarisches Verfahren geben wird und zum anderen uns auch der Austausch mit der Wissenschaft sehr am Herzen liegt.

Der Öffentlichkeit darf ich aber nun zunächst unsere Sachverständigen vorstellen. An meiner rechten Seite zunächst Frau Prof. Claudia Kemfert. Frau Kemfert leitet die Abteilung „Energie, Verkehr, Umwelt“ am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin und ist Professorin für Energieökonomie und Nachhaltigkeit an der Hertie School of Governance. Sie studierte Wirtschaftswissenschaften an den Universitäten Bielefeld, Oldenburg und Stanford. Jetzt würde es noch eine ganze Reihe anderer Punkte geben, aber ich kürze das etwas ab.



Neben Frau Prof. Claudia Kemfert sitzt Prof. Gernot Klepper. Prof. Klepper forscht am Institut für Weltwirtschaft, wo er für viele Jahre Leiter des Forschungsbereichs „Umwelt und natürliche Ressourcen“ war. Er ist Sprecher des „Kiel Earth Institute“. Er hat Volkswirtschaftslehre studiert an der Universität Heidelberg und in Agrarökonomie promoviert. Seine Forschungsinteressen konzentrieren sich auf den Klimaschutz mit Schwerpunkten auf die Modellierung und der Analyse von klimapolitischen Instrumenten.

Zur Rechten von Prof. Klepper sitzt Frau Prof. Barbara Praetorius. Wir kennen uns ja auch aus der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (WBS), der sogenannten Kohlekommission. Prof. Praetorius ist Lehrstuhlinhaberin für Nachhaltigkeit, Umwelt- und Energieökonomie und -politik an der Hochschule für Wirtschaft und Technik in Berlin. Sie war Co-Vorsitzende der von der Bundesregierung eingesetzten Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung. Bis 2017 war sie stellvertretende Direktorin bei der Agora Energiewende. Prof. Barbara Praetorius promovierte 2000 an der FU Berlin zur Reform der Elektrizitätswirtschaft in Südafrika. Herzlich Willkommen.

Und schließlich möchte ich noch Prof. Christoph Schmidt vorstellen. Herr Prof. Schmidt ist Vorsitzender des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, dem er seit März 2009 angehört. Seine Arbeitsgebiete im Rat sind die Arbeitsmarkt- und Energiepolitik. Er ist außerdem Präsident des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung in Essen und Professor für Wirtschaftspolitik und angewandte Ökonometrie an der Ruhr-Universität Bochum.

Die Bundesregierung hat den Sachverständigenrat gebeten, in einem kurzen Sondergutachten Reformoptionen in der Klimapolitik zu diskutieren. Das wurde ja mittlerweile auch ausführlich gemacht. Wir haben die Ergebnisse vorliegen.

Prof. Schmidt wird begleitet vom Generalsekretär des Sachverständigenrates, Herrn Dr. Wolf Heinrich Reuter, der neben ihm Platz genommen hat.

Meine Damen, meine Herren, vielen Dank, dass Sie unserer Einladung nachgekommen sind und heute für ein sehr sachkundiges Gespräch zur Verfügung stehen.

Die Mitglieder des Beirates haben beschlossen, dass das Gespräch heute live im Parlamentsfernsehen aufgezeichnet und übertragen wird. Alle Sachverständigen haben sich damit auch einverstanden erklärt. Verfolgt werden kann die Übertragung live im Parlamentsfernsehen, aber auch unter [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de), über die App des Deutschen Bundestages und über die entsprechenden Verbindungen über Tablets und Smart-TV. Das Gespräch wird dann außerdem in der Mediathek abrufbar sein. Von unserem Fachgespräch wird zudem ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Sitzung zur Erstellung des Protokolls mitgeschnitten.

Die von den Damen und Herren Sachverständigen eingereichten Stellungnahmen wurden als Ausschussdrucksachen an die Beiratsmitglieder verteilt und werden auch auf der Homepage des Beirates veröffentlicht. Soweit die Sachverständigen PowerPoint-Präsentationen eingereicht haben, die möglicherweise auf den Monitoren nicht so gut zu sehen sind, liegen diese auch als Tischvorlagen aus.

Ich schlage vor, dass wir die Sachverständigen – ebenfalls in alphabetischer Reihenfolge – für die Eingangsstatements zu Wort kommen lassen. Für die jeweiligen Eingangsstatements haben wir ca. sieben Minuten vorgesehen, und wir bitten auch, möglichst im Rahmen der sieben Minuten zu bleiben. Wir werden dann Fragerunden anschließen und wollen, dass die Sitzung möglichst ca. um 19:30 Uhr endet. Ich denke aber, dass wir das hinbekommen. Die Mitglieder des Beirates werden gebeten, noch bei der anschließenden nichtöffentlichen Sitzung anwesend zu sein. Ich sehe zum Verfahren keinen Widerspruch. Dann können wir so verfahren und auch entsprechend beginnen. Wir beginnen mit Prof. Kemfert. Ich bitte Sie um Ihr Eingangsstatement.

Sachverständige **Prof. Dr. Claudia Kemfert** (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. – DIW, Berlin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren. Ich freue mich sehr, dass ich heute hier sein darf und zu dem aus unserer Sicht sehr wichtigen Thema der CO<sub>2</sub>-Bepreisung kurz sprechen darf. Wir haben im Rahmen einer Studie verschiedene Ergebnisse zur möglichen CO<sub>2</sub>-Bepreisung erstellt, die ich hier kurz vorstellen möchte. Die Studie finden Sie



auch ausgelegt vorne vor der Tür. Die wesentlichen Ergebnisse sind hier kurz und knapp zusammengefasst. Die möglichen Bepreisungs-Modelle, gerade im Wärme- und Verkehrssektor, haben wir uns sehr intensiv angeschaut, vor dem Hintergrund, dass wir die Emissionsminderungsziele bis 2030 gerade in den Sektoren Wärme und Verkehr aus unserer Sicht nicht werden erreichen können, ohne eine ausreichende CO<sub>2</sub>-Bepreisung in verschiedener Höhe. Für uns interessant war vor allen Dingen, inwieweit im Rahmen einer Rückerstattungsmöglichkeit – wir haben uns ja die Klimaprämie angeschaut oder auch die Senkung der Strompreise – gerade auch die sozial ausgewogene Bereitstellung eines solchen CO<sub>2</sub>-Preises ermöglicht werden kann. Aus dem Grund haben wir eben vor der Fragestellung, wie weit die einzelnen Instrumente sich unterscheiden, – entweder CO<sub>2</sub>-Steuer oder Emissionsrechtehandel – uns angeschaut, aber eben auch mögliche Preiswirkungen durch die hören CO<sub>2</sub>-Preise im Non-ETS-Bereich (ETS = European Union Emission Trading System) und die Auswirkungen auf die einzelnen sozialen Gruppen. In diesem Zusammenhang haben wir im Rahmen des sozioökonomischen Panels am DIW einzelne Simulationsrechnungen durchgeführt und auch entsprechende Musterhaushalte angeschaut, inwieweit diese dann möglicherweise belastet bzw. auch entlastet werden können. Und das habe ich in der PowerPoint-Folie abgebildet. Insofern ganz kurz zusammengefasst, die Vor- und Nachteile einer CO<sub>2</sub>-Steuer versus dem Emissionsrechtehandel und die Zusammenfassung einer Studie, bei der es vor allem um die Lenkungswirkung geht: Wie viel Emissionsminderung können wir denn überhaupt erreichen durch eine höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisung? Welche finanziellen Auswirkungen haben wir auch im Sinne der Finanzwirkung – gerade für die staatshaushaltsrechtliche Frage ist das relevant – und die Verteilungswirkung bei den privaten Haushalten. Das heißt, welche Haushalte sind wie betroffen und welche Kompensation gäbe es da?

Die Übersicht zeigt einmal die Ausweitung eines EU-ETS im Rahmen der Non-ETS-Sektoren „Wärme“ und „Verkehr“, welche ökonomische Effizienz – also unter dem Gesichtspunkt der Klassifizierung ökonomischer Effizienz –, ökologische Treffsicherheit oder juristische und politische Umsetzbarkeit bietet. Und hier sehen wir, wenn

wir ein Mengeninstrument wählen, dass die ökologische Treffsicherheit – wenn das Mengenziel auch tatsächlich treffsicher ist – abgesenkt wird. Die Emissionsminderungsziele können so durch einen solchen Marktmechanismus erreicht werden, was bei einer CO<sub>2</sub>-Steuer oder einer festen Preisvorgabe nicht zwingend wirkungsvoll ist. Jetzt ist ja schon das Ergebnis des Klimakabinetts draußen, dass man sich hier für ein Mischpreisverfahren ausgesprochen hat, welches eben doch dann Preise festlegt. Das ist dann kein Emissionsrechtehandel mehr in dem klassischen Sinne, sondern eine Preisfestlegung mit Festpreisverfahren. Da würde ich eher sagen, dass auch die ökologische Treffsicherheit nicht gegeben ist – zumindest unvollständig.

Die dynamische Innovationswirkung ist bei der CO<sub>2</sub>-Steuer durchaus recht hoch, weil man Planungssicherheit hat. Wir empfehlen ja auch einen Einstiegspreis von 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, der sich dann erhöht auf 180 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, so dass eine ausreichende Planungssicherheit entsteht, gerade für Investitionsentscheidungen der Konsumenten und Unternehmen.

Die ökologische Treffsicherheit hatte ich ja schon erwähnt. Die ökonomische Effizienz ist bei einem Emissionsrechtehandel durchaus hoch, wenn er denn so ausgestaltet wird wie im Lehrbuch vorgeschlagen. Dies ist bei einer Steuer nicht unmittelbar der Fall, weil man hier entsprechend über ein Preisinstrument dann entsprechend Preise erhöht und schauen muss, inwieweit das tatsächlich auch die ökonomische, klassische Effizienz erfüllen kann.

Bei der juristischen Durchsetzbarkeit sehen wir gerade beim Emissionsrechtehandel oder jetzt auch bei diesem Festpreisverfahren Probleme, die auftreten können. Wir sehen nicht nur in Deutschland Probleme. Dafür haben wir ein juristisches Gutachten in Auftrag gegeben im Zusammenhang mit der Umsetzung. Aber auch auf der europäischen Ebene droht eben auch eine juristische fragwürdige Lösung. Bei der CO<sub>2</sub>-Steuer ist das nicht der Fall. Man hätte im Zuge der Energiesteuerrichtlinie einfach hier eine CO<sub>2</sub>-Komponente einführen können und wäre damit – genau wie bei den anderen Energiesteuern – in keine juristisch fragwürdige Welt gekommen.



Ich hatte schon erwähnt, es sind 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, mit denen wir begonnen haben zu rechnen und dies im Zuge einer Energiesteuererhöhung auf alle Kraft- und Heizstoffe zusätzlich zu den bestehenden Energiesteuerbelastungen. Das muss dazu gesagt werden. Wir haben ja schon existierende CO<sub>2</sub>-Steuern. Einmal die Ökosteuer und die Mineralölsteuer, die entsprechend nicht abgesenkt werden, sondern darauf kommt dieser Preis. Einmal 35 Euro und einmal 180 Euro. Wir haben zwei Ausgleichsmechanismen – einmal einen Pro-Kopf-Transfer im Rahmen einer Klimaprämie, die wir mit 100 Euro angenommen haben im Jahr 2020 und ab dem Jahr 2021 nutzen wir das Mehraufkommen aus dieser Steuer für die Erhöhung der Klimaprämie zum Ausgleich der sozialen Härten und auch zur Erstattung des gesamten Aufkommens und andererseits der Senkung der Strompreise.

Die Lenkungswirkung war für uns interessant. Gerade weil es ja auch darum geht, dass wir im Non-ETS-Bereich Emissionsminderungsziele erreichen müssen. Sie können erkennen, dass die Preiselastizitäten im Verkehrssektor und Wärmesektor sehr gering sind, wir also entsprechend höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisungs-Modelle benötigen, um überhaupt eine Lenkungswirkung zu erzielen. Ganz links fangen wir an mit den 35 Euro pro Tonne. Das geht auf 180 Euro pro Tonne hoch. Bei 180 Euro hätte man die im Verkehrssektor und Gebäudesektor notwendigen Emissionen zumindest ansatzweise ein wenig erreicht. Diese Emissionslücke könnte man darüber schließen. Sie können erkennen, dass es bei 10 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> so gut wie gar keine Lenkungswirkung gibt. Diese beginnt erst bei 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>.

Finanzielle Wirkungen haben wir uns im Detail angeschaut. Die können im Detail auch nachgelesen werden. Es ist in der Tat so, dass das Aufkommen generiert wird. Dies sind finanzpolitisch interessante Größenordnungen. Wir rechnen das dann auf die einzelnen Kraftstoffe und entsprechenden Heizkosten aus, die sich dadurch erhöhen und erstatten dieses Geld dann über eben die Klimaprämie und eine Senkung der Stromsteuer zurück. Das ist eine detaillierte Tabelle. Die können Sie ganz sicher da in dem Detaillierungsgrad nicht lesen, aber wichtig an der Stelle war uns, anzuschauen, welche finanziellen Wirkungen eine CO<sub>2</sub>-bezogene Energiesteuererhöhung auf Kraft-

und Heizstoffe hat, wenn wir einerseits eine Klimaprämie nutzen und andererseits Strompreise senken. Wir sehen eine vollständige Kompensation aller sozialen Gruppen, in allen Einkommensgruppen. Gerade vor dem Hintergrund, wenn auch Pendler oder Niedrigeinkommensbezieher höhere CO<sub>2</sub>-Preise haben, können diese dann auch vollständig rückerstattet werden. Insbesondere wirkt die Klimaprämie sich sozial ausgleichend auf die Erstattung pro Kopf aus. Das sehen wir beispielsweise auch in der Schweiz, wo die Erstattung pro Kopf zum kompletten Ausgleich auch von sozial einkommensschwächeren Haushalten führt. Das heißt, hier gibt es eine regressive Wirkung, die durchaus interessant ist. Ähnlich ist es aber auch beim Strompreis oder der Senkung der EEG-Umlage, wo wir genau auch diese fiskalischen Wirkungen sehen. Im Detail haben wir da noch einzelne Simulationen durchgeführt, beispielsweise wo wir uns die Wirkung bei 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> anschauen. Sie erkennen hier, dass die Belastung – das sind immer oberhalb die blauen Balken und grün da drunter die Entlastung – gering ist, gerade im Niedrigeinkommenssegment. Das ist jetzt ganz links in der Grafik. Hier gibt es eine deutliche Entlastung vor allem durch die Klimaprämie und insgesamt eine komplette Entlastung aller Haushaltsgruppen. Die wesentlichen Entlastungsgruppen sind auch diejenigen, die im Bereich der Niedrigeinkommensbezieher liegen. Je höher es im Preis geht – jetzt sind wir bei 78,50 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> – sieht man auch dort eine komplette Entlastung aller Haushaltsgruppen auch im Niedrigeinkommensbereich, insbesondere durch die Klimaprämie, aber auch durch eine Senkung der Stromkosten. Wir konnten uns hier anschauen, wie weit wir auch relevante Größenordnungen erreichen, wenn die Entlastung dann aufkommensneutral ist und die belastungsneutrale Wirkung einer solchen Energiesteuerreform dadurch auch tatsächlich möglich ist. Das war für uns interessant, gerade diese Verteilungswirkung anzuschauen. Aus dem Grund kamen wir auch zu der Schlussfolgerung, niedrig mit den CO<sub>2</sub>-Preisen bei 35 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> einzusteigen mit einem klaren Pfad, diese zu erhöhen, um das Aufkommen zu nutzen, gerade einkommensschwache Haushalte durch eine Pro-Kopf-Erstattung zu entlasten und dadurch auch die Lenkungswirkung zu erzielen. Das war unsere Empfehlung auch in die Politik hinein, die leider



so nicht aufgegriffen wurde. Die Ergebnisse kennen wir. Insofern können wir da gleich noch im Detail weiter diskutieren. Die grobe Übersicht soll es dann erst mal an dieser Stelle gewesen sein. Danke.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, Prof. Kemfert, nun Prof. Klepper für sein Eingangsstatement.

Sachverständiger **Prof. Gernot Klepper, Ph.D.**, (Institut für Weltwirtschaft – IWF, Kiel): Claudia Kemfert hat ja schon die ökonomischen Wirkungen angesprochen. Ich will mich in den paar Minuten Redezeit auf die Frage konzentrieren: Wie geht es denn, wenn man diese Dinge umsetzen will? Was für Umsetzungs Herausforderungen gibt es dabei? Wobei ich mich jetzt hauptsächlich auf die Frage konzentriere, mit welchen Modellen welche Effizienz bzw. Ineffizienz entsteht – je nachdem, wie man diese Modelle dann in der Praxis ausgestaltet.

Wir haben im Grunde drei Systemvarianten, die wir uns ansehen können: Eine CO<sub>2</sub>-Steuer, CO<sub>2</sub>-Abgabe auf die Emissionen, die nicht im europäischen Emissionshandel sind. Wir können den Emissionshandel für Emissionen in Deutschland alleine machen – wie das jetzt vorgesehen ist – oder man kann den Emissionshandel insgesamt auf europäischer Ebene ausweiten. Sie haben dazu ja auch ein Gutachten zugestellt bekommen, das wir vor kurzem zu dieser Frage im Speziellen und den Umsetzungsfragen erstellt haben.

Da gibt es ein paar Herausforderungen. Wenn man eine Steuer macht, braucht man, um effiziente gesamtwirtschaftlich kostengünstige Vermeidung zu bekommen, einen einheitlichen CO<sub>2</sub>-Preis auf alle drei Preis-Kreis-Emissionen. Das heißt letztendlich, dass die Steuer immer angepasst werden muss an den Preis, der im Emissionshandel bei den Zertifikaten auftritt. Das heißt, wenn man eine Steuerlösung wählt, muss man sich immer mit den Entwicklungen im europäischen Emissionshandel auseinandersetzen. Ganz besondere Probleme tauchen da natürlich in der Industrie auf. Dort gibt es Anlagen, die im Emissionshandel sind, und es gibt Anlagen, die nicht im Emissionshandel sind. Dann haben sie auf einmal in einem Industrieunternehmen eine CO<sub>2</sub>-Steuer auf ein-

zelne Anlagen und einen Emissionshandel auf andere Anlagen und diese möglicherweise noch mit unterschiedlichen Preisen.

Beim Emissionshandel haben Sie im Grunde das gleiche Problem. Wenn Sie den Emissionshandel für die eine Hälfte der Emissionen in europäische und für die andere Hälfte in deutsche Anteile trennen, dann taucht natürlich das Problem auf, dass auf einmal wieder unterschiedliche Preise entstehen. Das heißt, sie müssen die Emissionsgrenzen entsprechend anpassen, damit sie wieder gleiche Preise in Europa und in Deutschland haben, wenn das System effizient sein soll. Sonst muss man natürlich die Kosten der Ineffizienz in Kauf nehmen und schließlich eine Ausweitung. Das wäre natürlich das beste System des Emissionshandels in ganz Europa. Mit einem einheitlichen Preis – das wäre die beste Lösung aus ökonomischer Sicht. Claudia Kemfert hat das auch schon angesprochen. Das erfordert natürlich eine große Koordination innerhalb der Europäischen Union. Das ist kein Projekt, das man in wenigen Jahren umsetzen kann. Das kann sicher als langfristiges Ziel angesehen werden, aber nicht als kurzfristige Lösung für eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Lassen Sie mich kurz darstellen, welche Emissionen denn eigentlich bisher noch nicht im Emissionshandel sind. Das ist ja noch nicht ganz klar und auch nicht so leicht festzustellen. Auf der Folie sehen Sie, was wir berechnet haben. Die Emissionen, die bisher nicht im Emissionshandel sind – im Transportsektor sind das praktische alle – entsprechen 92 Prozent, auch mit dem größten Anteil, mit 900 Millionen Tonnen innerhalb der EU. Dann haben wir die Haushalte als zweitgrößten Verursacher und den Dienstleistungssektor. Was aber auch wichtig zu sehen ist – die Methanemissionen und die Lachgasemissionen aus der Landwirtschaft, die auch zu 100 Prozent nicht im Emissionshandel sind, machen noch mal etwa 20 Prozent der nicht im Emissionshandel befindlichen Emissionen aus. Das ist also kein unbeträchtlicher Teil.

Wenn wir uns also jetzt ansehen, wie man damit umgehen muss, gibt es Herausforderungen, die eigentlich Steuerlösungen und Emissionshandelslösungen in gleicher Weise haben. Der Emissionshandel in Europa ist ja direkt auf Anlagen bezogen. Jede Anlage in Europa – ca. 10.000 über 20 Megawatt – muss ein Emissionsrecht erhalten. Das





könnte man natürlich für die anderen Emissionen gar nicht machen, das sind mobile Quellen wie Autos, LKW oder Kleinstanlagen wie Heizungen. Deshalb muss man zu den Upstream-Lösungen gehen. Das ist bei Transport und Verkehr relativ leicht möglich, indem man eben nicht am Schornstein oder am Auspuff misst, sondern weiter vorne bei dem Händler, der diese fossilen Treibstoffe verkauft. In der Industrie kann das schon ein bisschen komplizierter werden, weil manche Endverkäufe dann in Großanlagen gehen, die im ETS sind, und andere Käufe in Kleinstanlagen. Da wird es schon Umsetzungsprobleme geben.

Das zweite Problem ist, wenn man ein effizientes System will, muss man alle Treibhausgase erfassen, das heißt, die, die noch nicht drin sind. Ich hatte das gerade erwähnt, etwa 20 Prozent sind in der heutigen Lösung nicht enthalten. Das ist hauptsächlich Methan. Ich komme da gleich noch mal drauf, also bei der Lösung, die jetzt nur auf die fossilen Brennstoffe abzielt – Benzin, Diesel, Heizöl, Kohle – die aber in Deutschland irrelevant ist, während sie in anderen Teilen Europas noch im Kleinverbraucherbereich eine große Rolle spielt.

Drittes Problem, dritte Herausforderung ist die Frage der Wettbewerbssituationen, der Wettbewerbseffekte. Was passiert mit Importen, die einen hohen CO<sub>2</sub>-Gehalt oder einen hohen Treibhausgasgehalt haben? Das europäische Emissionshandelssystem hat ja die sogenannte Carbon-Leakage-Liste, wo Unternehmen, die im Wettbewerb stehen, nach Ansicht der Europäischen Kommission die Emissionsrechte frei zugeteilt bekommen. Jetzt müssen wir uns, wenn wir ein deutsches System einführen, wie es jetzt geplant ist, nicht nur die Frage der Importe aus den Nicht-EU-Staaten ansehen, sondern auch die im Binnenmarkt stattfindenden Importe. Da muss man sich dann überlegen, ob da auch Wettbewerbseffekte im Binnenmarkt stattfinden.

Schließlich die gesamtwirtschaftliche Ineffizienz, die kann man natürlich bewerten, kann sie auch berechnen, und ich will nur mal ein ganz kleines Rechenbeispiel zum Schluss zeigen, wo sichtbar wird, wie groß diese Unterschiede werden können.

Angesichts der geringen Zeit will ich nur ganz schnell hier noch mal Folgendes erwähnen: Im

Transportsektor haben wir Verkehr, der lässt sich relativ leicht über ein Emissionshandelssystem kontrollieren, indem wir eben zu den Raffinerien oder zu den Mineralölkonzernen die Emissionsrechte allokalieren. Eine Herausforderung sind die Biokraftstoffe, die heute über die erneuerbare Energiedirektive der EU kontrolliert werden, und die in diesem System so ein bisschen außen vor sind. Schienenverkehr ist auch kein Problem. Luftverkehr ist heute schon reguliert. Da ist der innereuropäische Luftverkehr ja schon im Emissionshandel. Die Binnenschifffahrt würde dann auch leicht regulierbar sein. Wärmemarkt ist ähnlich.

Lassen Sie mich gleich weiter gehen zu der Frage der THG-Emissionen und damit auch zum großen Teil der nicht erfassten Emissionen. Etwa 88 Prozent aller Emissionen in Deutschland sind CO<sub>2</sub>-Emissionen, aber da bleiben 12 Prozent, die nicht CO<sub>2</sub>-Emissionen sind und die in dem jetzigen System nicht erfasst werden. Wo finden die statt? Die größten Beiträge kommen aus der Landwirtschaft. Ich hatte das schon mal angesprochen. Hier in der EU kommen wir auf Werte von etwa zehn Prozent aus der Landwirtschaft. Dann haben wir noch einen großen Anteil bei Methan aus Abfall, also aus Deponien. Und wir haben den Energiesektor, dort wo Emissionen mit der Lagerung von Kohle z. B. auftreten. Dann haben wir noch in der Industrie die HFC-Emissionen, die sind aber sehr schwer zu kontrollieren. Wir haben dafür auch keine vernünftige Lösung gefunden. Wenn man diese 20 Prozent, die heute nicht im Klimapaket drin sind, erfassen will, muss man sich mit der Frage beschäftigen: Wie kann man die Landwirtschaft in ein solches System mit einbeziehen?

Letzter Punkt sind die Importe. Deutschland und Europa importieren im Augenblick 20 Prozent mehr an CO<sub>2</sub> als sie im Inland in Emissionen in den Gütern haben. Das kommt überwiegend aus China. 20 Prozent ist ein großer Batzen, der ein ordentlicher Wettbewerbsvorteil sein kann. Das hat im Emissionshandel in der Europäischen Union dazu geführt, dass die Carbon-Leakage-Liste, also die Unternehmen, die ihre Emissionsrechte frei zugeteilt bekommen, praktisch alle im Industriesektor sind. Der Sektor, der nicht so frei Emissionsrechte zugeteilt bekommt, ist letztendlich der Stromsektor. Sie haben also praktisch 100 Prozent



freie Zuteilung in den Industriesektor, es sind nicht ganz 100 – etwa 90 Prozent. Die Lösung, die man dafür finden kann, ist eben, die Carbon-Leakage-Liste weiterzuführen. Das wird aber im Widerspruch stehen zu den Zielen der Kommission, diese Emissionsrechte auch tatsächlich zu versteigern.

Zweite Lösung ist eine Positivliste, um einzelne Güter zu identifizieren, die wirklich stark im Wettbewerb stehen. Schließlich kann man einen Grenzsteuerausgleich machen. Dies wird von Ökonomen gerne befürwortet. Wenn man in die Praxis geht, wird es nicht mehr so einfach, und wenn man Juristen fragt, wird es noch komplizierter. Schließlich kann man auch eine komplette Integration der Importe im Emissionshandel oder mit einem CO<sub>2</sub>-Steuersystem machen. Das haben wir heute bereits bei Biokraftstoffen, wo eine komplette Integration stattfindet, aber das System würde extrem aufwändig werden. Das ist also noch eine Frage, die noch weitgehend ungelöst ist.

Zum Abschluss lassen Sie mich noch kurz ein Beispiel aufzeigen, was das bedeutet. Wir haben mal gerechnet. Was wäre denn, wenn wir statt 20 Prozent Reduktion im Emissionshandel zukünftig 50 Prozent machen würden? Das würde in etwa Kosten von 100 Euro pro Tonne, also Zertifikatspreise von 100 Euro pro Tonne, ergeben. Wenn wir das verteilen, diese 20 prozentige Reduktion, auf alle Sektoren in der Volkswirtschaft, dann würden wir das halbieren können. Das ist ein Indikator für den Effizienzgewinn, der dadurch auftritt, dass man eben nicht nur einen Teil der Emissionen mit Preisen belegt, sondern alle Emissionen mit dem gleichen Preis. Das ist nur eine Illustration, aber es zeigt, in welche Richtung das geht, und es zeigt eben auch, dass dort gerade die Dienstleistungen, also der Industriesektor, der eben heute nicht im Emissionshandel drin ist, auch belastet werden würde und damit auch seine Emissionsreduktion stark verstärken würde. Schließlich sehen Sie ganz rechts, die Haushalte. Der Konsum, der wird natürlich auch praktisch den Leakage-Effekt, den er heute genießt, verlieren und dann mehr Vermeidung in Prozent aufweisen.

Lassen Sie mich zusammenfassen: Fossile Brennstoffe, wie sie heute im Klimapaket sind, im Transport- und Wärmesektor, lassen sich leicht in

so ein Upstream-System integrieren. Das lässt sich auch leicht administrieren. Dabei ist es gleich, ob man das mit dem Emissionshandel oder mit einer Steuer macht. Die Mechanismen von Monitoring, Messen, Reporting und der Verifikation sind die gleichen. Die Kontrolle von Importen und deren Wettbewerbseffekte mit bestimmten Regulierungen ist heute noch nicht richtig und zufriedenstellend gelöst. Das wird sogar schon im europäischen Emissionshandel in den nächsten Jahren ein Problem werden, weil im Augenblick mit der Carbon-Leakage-Liste einfach zu viele Emissionen noch freie Zuteilung erhalten. Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen fallen hauptsächlich in der Landwirtschaft an, die anderen Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen sind kaum zu kontrollieren, aber in der Landwirtschaft könnte man in der Tat ansetzen, auch dort Kohlenstoffpreise einzuführen. Zum Schluss: Kohlenstoffpreise sind wichtig. Sie sind die Voraussetzung. Andere Maßnahmen, die auch im Klimapaket angesprochen sind, die das unterstützen, sind natürlich auch von großer Bedeutung. Umgekehrt formuliert: Die anderen Maßnahmen, ohne einen vernünftigen Kohlenstoffpreis, funktionieren nicht. Da würde ich eben auch Claudia Kemfert unterstützen. Der muss um einiges höher sein als das, was heute geplant ist.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, Prof. Klepper. Wir sehen, das Thema ist komplex. Ich bitte trotzdem, etwas auf die Zeit zu achten und übergebe an Frau Prof. Praetorius.

Sachverständige **Prof. Dr. Barbara Praetorius** (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin – HTW, Berlin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender Dr. Lenz. Sie haben es erwähnt oder Sie sagten eingangs, das Herzstück der aktuellen Reformbemühungen sind die CO<sub>2</sub>-Preise und tatsächlich ist die Diskussion jetzt, wie gestaltet man das vernünftig. Denn das Herzstück kommt ohne den restlichen Organismus auch nicht aus und braucht einiges mehr als nur diese Preise. Aber ohne die Preise gibt es eben auch – egal was man im Hinblick auf CO<sub>2</sub>-Minderung macht – sozusagen keine Belohnung dafür. Also, ein guter CO<sub>2</sub>-Preis gibt einen Anreiz dafür, sich auch wirklich zu engagieren. Und um meinen Kommentar zum Klimapaket kurz vorwegzunehmen: Da ist noch Luft nach oben, auch deutlich bei dem Preisniveau, aber auch bei dem Ansatz, der meines Erachtens dort gewählt ist. Ich möchte in meinem



kurzen Statement den Blick von der theoretisch geleiteten Debatte ein bisschen weiten. Wir sitzen ja nicht am grünen Tisch. Wir haben Energiepreise, wir haben auch Energiesteuern. Wir haben eine ökologische Steuerreform durchgeführt vor 20 Jahren, an deren Entwicklung ich damals auf der Wissenschaftlerseite auch mit beteiligt war. Die wurde allerdings, wie Sie sicherlich wissen, im Jahre 2003 nicht weitergeführt, obwohl sie genau diesen Ansatz hatte. Man erhöht im Bereich der fossilen Energieträger allmählich die Preise, und zwar schrittweise und vorhersehbar, und schafft dadurch einen Anreiz, sich darauf einzustellen, dass es immer teurer wird. Auf der anderen Seite schafft man Entlastung – in dem Fall die Entlastung bei den Arbeitsnebenkosten, bei den Renten- und Versicherungsbeiträgen. Auf der Rentenversicherungsseite war das schwer kommunizierbar. Auf der anderen Seite war es wenig wirksam, weil es an der Stelle zu früh eingestellt worden ist. Aber es bietet immerhin einen Anknüpfungspunkt. Auch da möchte ich noch mal den Blick weiten. Die Schweden haben das schon ein paar Jahre vor den Deutschen eingeführt. Sie haben jetzt einen erheblich höheren Steuersatz, 120 Euro pro Tonne – mit Ausnahmeregelung für die Industrie. Das ist jetzt also auch nicht eins zu eins das, was sich der theoretische Ökonom wünscht. Aber das bin ich an der Stelle auch nicht. Dennoch hat das eine Wirksamkeit. Das ist integriert gewesen eben in eine Reform, in einen Reformansatz. Das ist dann auch gleich der erste Punkt, den ich an der Stelle machen will. Es geht hier um eine Gesamtsystemreform. Es geht nicht einfach darum, sich zu überlegen, was ist der richtige CO<sub>2</sub>-Preis, sondern insgesamt, was wollen wir eigentlich damit auch bewegen, obwohl es vollkommen richtig ist, was gesagt wurde. Natürlich hat CO<sub>2</sub> – das einzelne Molekül – überall die gleiche Wirkung – egal aus welcher Energie es kommt, aber es gibt darauf eben unterschiedliche Reaktionsmöglichkeiten in den Sektoren.

Wenn wir – und das war die erste Diskussion, die geführt wurde – den Emissionshandel ausweiten würden, also den vorhandenen Emissionshandel einfach ausweiten würden auf die Bereiche „Verkehr“ und „Wärme“, also sprich auf die dort verbrannten oder verwendeten Energieträger, dann würde das vor allem im Stromsektor zu einer Reaktion führen, weil die Emissionsminderung dort

einfach am günstigsten ist. Die CO<sub>2</sub>-Minderungskosten im Stromsektor liegen bei ca. 35 Euro aufwärts. Aber da gehts eben auch schon los, während es beim Verkehr deutlich mehr als 100 Euro braucht. Das heißt, wenn man sich jetzt das einfach mal zusammenlegt, dann weiß man, dass wir dann vielleicht unsere Diskussion in der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ anders geführt hätten: „Die Entschädigung sparen wir uns, wir führen einfach diesen Preis ein, die Kohle erledigt sich von selbst.“ Ich sage das so ein bisschen despektierlich, meine es aber nicht so. Ich glaube, wir müssen uns für die Sektoren tatsächlich separat anschauen, auch wenn wir dadurch in die Verlegenheit kommen, über unterschiedliche CO<sub>2</sub>-Bepreisungen nachzudenken. Und das betrifft auch den Instrumentenmix, den man dann ansetzen muss.

Nichtsdestotrotz – der CO<sub>2</sub>-Preis hat eine Wirkung. Ich bin sehr dankbar für die Ausführungen von Claudia Kemfert, die auch gezeigt haben, dass man einen höheren Preis braucht, das sagen ja viele Studien. 35 Euro, 40 Euro oder 50 Euro Einstiegspreis werden einen Effekt haben und lassen sich so gestalten, dass die Verteilungswirkungen eben genau den Effekt haben, den wir haben wollen – nämlich, dass die Schwächeren, die auch weniger Energie verbrauchen, die weniger Verkehrsmobilität haben, die, die die kleineren Autos fahren, die nicht fliegen, entlastet werden. Und das kann man so gestalten. Das ist der richtige Ansatz meines Erachtens.

Wir haben auch gehört „180 Euro die Tonne CO<sub>2</sub>“. Das ist das, was die Methoden-Konvention des Umweltbundesamtes sagt. Das sind die Kosten – die Nebenwirkungen der CO<sub>2</sub>-Emission. Es ist klar, dass sich das als Preis nicht ad hoc einführen lässt. Aber es muss eben die längerfristige Vision sein, dass man da in Richtung von einer kostenpiegelnden Bepreisung von CO<sub>2</sub> kommt. Ich würde sagen, ob man das dann über eine Steuer, eine Abgabe, eine Preisveränderung, eine Steueränderung im Energiesteuerbereich macht oder über einen Emissionshandel, das muss sich dann an etwas ganz anderem messen als an den theoretischen Überlegungen. Es muss sich daran messen lassen, wie es umsetzbar ist und ob es rechtzeitig kommt. Denn in der ganzen Diskussion, die wir hier führen, haben wir einfach nicht die Zeit, das,



was wir – ich sage mal vor 20 Jahren – schon einmal gründlich diskutiert haben und seither auch immer wieder, noch mal 20 Jahre diskutieren, was nun genau der richtige Ansatz ist. Deswegen das Plädoyer dafür, pragmatisch zu sein und trotzdem den Preis auch möglichst gut und richtig und vorhersehbar und planbar zu setzen. Das, was ich mit meinen Kollegen von Agora Energiewende, mit denen ich immer noch als Senior Advisor unterwegs bin, auch viel diskutiert habe, ist eben die Ausweitung oder vielmehr die Umgestaltung und Ausweitung der Energiebesteuerung. Das ist der einfachste Ansatz, das ist am schnellsten realisierbar. Die Einführung eines Emissionshandels nach fünf Jahren, so wie das im Moment vorgeschlagen worden ist, und das dann wieder rückgängig zu machen, das stelle ich mir alles schwierig vor und da teile ich die Bedenken. Rechtlich kann ich das nicht beurteilen, weil ich keine Juristin bin. Aber dass es schwer umsetzbar ist, das ist auch für einen Ökonomen erkennbar an der Stelle.

Die neuen CO<sub>2</sub>-Preise sind Bestandteil einer Fiskalreform, das ist klar. Man macht Einnahmen damit, in welcher Form auch immer. Dadurch ist das hier ein staatlicher Akt. Wir führen entweder einen Emissionshandel ein, der Geld schafft, oder CO<sub>2</sub>-Steuern oder -Preise, die Geld schaffen, und die müssen auch dann entsprechend verwendet werden. Ich möchte aber an der Stelle die meines Erachtens verengte Diskussion noch mal aufweiten. Wir diskutieren in letzter Zeit häuft darüber, dass da Einnahmen entstehen. Die müssten dann wieder eins zu eins ausgeschüttet werden, in irgendeiner Form. Es geht dabei aber auch um die Energiepreis-Modelle oder die Energiepreissystematik, die wir vorfinden. Das habe ich eingangs gesagt. Wir arbeiten oder diskutieren ja hier nicht am grünen Tisch. Wir haben Energiepreise, die alles Mögliche spiegeln. Das sind historisch gewachsene Preise, aber da sind einfach Schräglagen drin. Und die eine wesentliche Schräglage, die ich hier hervorheben möchte, ist, dass wir, ursprünglich auch mit guten Gründen, aber jetzt in der Situation sind, dass der Strompreis quasi die gesamten Kosten der Energiewende aufgeladen bekommt und nicht die fossilen Energieträger, die sozusagen „am ehesten Schuld sind“. Strom wird ja immer „grüner“. Im Verkehr haben wir das noch nicht und beim Wärmebereich auch nicht. Die gehen sozusagen leer aus an der Stelle oder kommen mit einem kleinen „blauen Auge“ davon.

Das ist kontraproduktiv. Die Energiewende wird eine stärker stromorientierte Energieversorgung mit sich bringen. Das wird nicht ausschließlich Strom sein, aber es wird sehr viel mehr Strom sein. Dieser Strom ist sehr viel erneuerbarer als das, was wir bisher haben. Bisher ist die Umstellung auf erneuerbaren Strom auch einfacher und kostengünstiger als die Umstellung auf grünen Kraftstoff bzw. auf grüne Heizungen und Ähnliches. Da sind die Kosten, ich habe es auch eingangs gesagt, zurzeit zumindest höher. Das heißt, wir müssen an der Stelle Hemmnisse abbauen. Das heißt aber auch, dass wir uns überlegen müssen, einen Teil dieser Einnahmen aus einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung, die sinnvoll ist, dafür zu verwenden, dass wir zweckfremde Kosten, die von den Energiekunden getragen werden, entlasten. Industriepolitische Ausnahmeregelungen für im internationalen Wettbewerb stehende Unternehmen sind aus industriepolitischen Gründen diskutierbar und sinnvoll, solange wir nicht international einheitlich im Klimaschutz vorgehen. Aber sie müssen nicht vom Stromkunden getragen werden. Das ist eine Staatsaufgabe, und deswegen kann das auch von einer Einnahme aus CO<sub>2</sub>-Bepreisung getragen werden und kann von den Schultern des Stromverbrauchers genommen werden. Das könnte den Strom erheblich günstiger machen.

Ich war überrascht, dass im Klimapaket die Senkung der Stromsteuer völlig fehlt. Wo ist sie geblieben? Die Idee liegt wirklich nah. Wir haben damals die Stromsteuer eingeführt, weil es bei der Ökosteuereform einfach nicht möglich war, eine Input-Besteuerung zu machen – aus gutem Grund. Kohle konnte man nicht besteuern, Strominput-Besteuerung ist aus allen möglichen Gründen schwierig. Das war also eine Effizienzsteuer. Das ist natürlich gut. Effizienzanreize sind auch wichtig. Aber im Moment besteuern wir damit 45 Prozent grünen Strom. Das ist widersinnig. Das gehört unbedingt wieder auf die Agenda, wenn diese Luft nach oben bei dem jetzigen Reformvorschlag auch noch genutzt wird.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): So, zeitlich wären wir ganz gut dabei.

Sachverständige **Prof. Dr. Barbara Praetorius** (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin – HTW, Berlin): Dann lasse ich es vielleicht. Wir kommen vielleicht dann später noch mal auf die anderen Punkte zu sprechen.



**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Frau Praetorius, und abschließend Prof. Schmidt.

Sachverständiger **Prof. Dr. Christoph M. Schmidt** (Vorsitzender des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung e.V., Essen): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich denke, dass meine Vorrednerinnen und Vorredner doch sehr viele richtige Dinge gesagt haben. Unter anderem ist – glaube ich – mittlerweile schon relativ klar geworden, dass die Technik der Bepreisung, ob Steuer oder Emissionshandel, gar nicht so entscheidend dafür ist, was man damit dann anfängt: welche Ausgleichsmechanismen man wählt, ob man z. B. die Stromsteuer senkt oder direkt alles zurückgibt. Das ist ja unabhängig davon, wie man die Einnahmen gestaltet, und deswegen steht die rein technische Frage gar nicht so entscheidend. Im Mittelpunkt, und das stand auch bei unserem Sondergutachten eigentlich wirklich im Zentrum, im Mittelpunkt steht die Frage: Ist es wirklich ernst gemeint mit der Bepreisung? Ist es ernst gemeint, dass man ein System einführt, das sich um ein Leitinstrument namens CO<sub>2</sub>-Preis rankt, das man entsprechend anfüttert, entsprechend flankiert, dort wo der Preis alleine es nicht tut, aber das insbesondere den Preis als Hauptakteur in den Mittelpunkt stellt?

Ich glaube, die jüngeren Entwicklungen, die insbesondere jetzt am vergangenen Freitag ihren vorläufigen Höhepunkt gefunden haben, haben auch im Grunde genommen unsere Darstellung, unsere Berechnungen, so ein bisschen überholt. Das kann man als positive Bemerkung schon mal an den Anfang stellen, als konstruktiv positive Bemerkung. Wenn man Situationen einordnet, muss man sich ja immer fragen: Was ist denn eigentlich sozusagen die Benchmark? An welchem Markstein messen wir das? Und wenn wir uns ein Jahr zurückversetzen, hätten wir uns sehr gefreut, wenn wir diese Diskussion schon hätten führen können.

Am Freitag hat – glaube ich – bei vielen von uns ein bisschen die Enttäuschung überwogen. Insbesondere wurde ja auch schon mehrfach darauf hingewiesen, dass der gewählte Einstiegspreis in dem Beschluss des Klimakabinetts doch arg niedrig ausgefallen ist. Aber im Vergleich mit dem,

was wir in anderen Situationen – ohne die jungen Leute auf der Straße, ohne die Einsicht, dass die Ziele, die wir in Europa vereinbart haben, in weite Ferne gerückt sind – stattgefunden hätte, sind wir doch relativ weit gekommen. Und jetzt haben wir die Basis, um mehr daraus zu machen. Ein Wunschbild erfüllt es natürlich noch nicht, aber dafür sind wir auch nicht da. Da bin ich ganz bei Ihnen. Die Realität ist ja schon der entscheidende Markstein.

Um das Ganze noch einmal ein bisschen einzuordnen und vielleicht den einen oder anderen Punkt ein bisschen anders zu setzen, würde ich gerne Folgendes machen: Ich würde gerne noch mal daran erinnern, was für eine Zielsetzung denn eigentlich – was für ein Dreiklang, wenn Sie so wollen, an Zielen – auf dem Spiel steht und was eigentlich die Bundesregierung, was die Politik, verfolgen sollte.

Erstens sollte es darum gehen, die Ziele wirksam zu erreichen. Und – kleine Klammer auf: Das ist nicht garantiert mit den Beschlüssen des Klimakabinetts, das ist vielleicht noch immer möglich, aber es ist keineswegs so, dass wir jetzt das schon sicher wissen.

Zweitens, und das geht mir zu sehr unter in der ganzen Diskussion in der jüngeren Zeit, insbesondere auch in den Beschlüssen des Klimakabinetts: Obwohl da am Anfang sehr schön, finde ich, sehr richtig und gut drin steht, dass volkswirtschaftlich effiziente Lösungen einen einheitlichen Preis erfordern, geht das Ganze dann so ein bisschen in der weiteren Ausführung, in der vorgeschlagenen Umsetzung, verloren.

Also volkswirtschaftliche Effizienz wäre ein wichtiges zweites Ziel, also nicht nur wirksam die Ziele zu erreichen, sondern sie auch zu den geringstmöglichen Kosten zu erreichen, alleine schon aus sozialen Gründen. Es ist quasi ein ethisches Gebot, dass man Mittel nicht verschwendet, die man auch woanders einsetzen könnte, zum Wohle der Bevölkerung, aber auch deswegen, weil wir damit – wenn wir es effizient schaffen – ein Pfund hätten in internationalen Verhandlungen zum Klimaschutz.

Und drittens – und das geht keineswegs unter in unseren Diskussionen: Ich glaube, in keinem von unseren Modellen oder Berichten ist das unterge-



gangen, aber es wird sehr, sehr stark betont im Beschluss des Klimakabinetts: Es soll auch ohne soziale Verwerfungen passieren.

Die drei Dinge gehören aber zusammen, und im mittleren Teil die Effizienz aus dem Blick zu verlieren, ist nicht glücklich. Warum? Herr Klepper hat es ja beispielsweise auch gesagt, eine effiziente Lösung erfordert ein einheitliches Preissignal. Preise geben Anreize für Investitionen in emissionsärmere Geräte und Anlagen, für neue Geschäftsmodelle, für Innovationen. Es gibt ja keineswegs einen Gegensatz zwischen Anreizen – da versteht man natürlich gerne auch Subventionen, Förderungen. Anreize setzt aber auch ein CO<sub>2</sub>-Preis.

Nun hat sich die EU ja im Rahmen des globalen Zusammenhangs im Kontext des Pariser Klimaabkommens in einem gemeinsamen Auftritt entschlossen, ein bestimmtes Emissionsreduktionsziel zu vereinbaren, sich dazu zu verpflichten, und hat es dann diese zwei Bereiche – Sie haben das ja alle auch schon mehrfach von uns gehört und wissen das ja ohnehin –, ETS und Nicht-ETS, vereinbart. Wir haben aber noch immer weitere Ziele draufgesetzt. Das ist ja schon ein Problem der deutschen Klimapolitik bisher. Deswegen hatten wir auch gesagt: Wir haben hier eine Chance zum Neuaufbruch.

Dass man noch detailliertere, nationale, sektorale Ziele dazu packt und sich ein bisschen in dieses Geschehen begeben hat, „wenn ich die Ziele heute nicht erreiche, gebe ich mir ambitioniertere Ziele für morgen“, das ist nicht der richtige Weg. Sondern es sollte aus unserer Sicht so sein, dass man die in Europa vereinbarten Ziele ernst nimmt und auch wirklich wirksam, kosteneffizient und ohne soziale Verwerfungen erreicht, und dann aber die sektorspezifische Perspektive mehr und mehr aus dem Blick nimmt. Denn sie verhindert, arbeitsteiliges und – Herr Klepper hatte wunderbare Zahlen dazu – damit auch relativ kostengünstiges Vermeiden.

Nun wäre deswegen – das ist auch das Ziel im Klimakabinett – ein mittelfristiges Anstreben eines integrierten Emissionshandels, der Wärme-, Gebäude-, Verkehrs-, Industrie-, Energiewirtschaft in einen Emissionshandel zusammenführt, der richtige Weg. Natürlich kann man das nicht disruptiv – also von heute auf nachher – einführen.

Ich denke, es ist ganz vernünftig, eine Übergangslösung zu suchen. Und hier sind ja doch die Studien, soweit ich sie überblickt habe, qualitativ alle relativ deckungsgleich.

Es gibt die Möglichkeit – auch Herr Klepper hatte das vorhin, genauso wie die beiden Kolleginnen – einer Steuer oder des Emissionshandels. Im Endeffekt sind die Verteilungswirkungen, die ich aus den Einnahmen erziele – also sowohl die Verteilungswirkung vor einer Rückerstattung als auch danach – davon unberührt, welchen Weg man geht. Entscheidend ist – glauben wir – das Drumherum. Natürlich ist eine Steuer relativ rasch einzuführen und ein Emissionshandel, den kann man sich vorstellen, den kann man besser kommunizieren, kann besser erklären, wie er funktioniert, kann besser auch die Überführung in den übergreifenden Emissionshandel machen. Aber auch das sind alles nur Nebengeräusche.

Die entscheidende Frage ist: Hält man den Weg auch durch? Beim Emissionshandel ist es relativ klar, die Zielgenauigkeit, die Mengensteuerung, wenn man die Menge nicht infrage stellt und nicht durch einen Höchstpreis, der niedrig gewählt ist, aushebelt, dann kann man die Zielerreichung gewährleisten. Bei der Steuer könnte man das auch, wenn man den Mut hat, sie auch hoch genug zu wählen.

Da ist genau der Punkt. Wenn wir jetzt die Zahlen sehen, die im Beschluss des Klimakabinetts drin sind, dann ist das nicht nur sanft eingestiegen, sondern es ist weit weg davon, dass man sagt, „wir bekennen uns“, wir nehmen, wie man so schön sagt, „Ownership“ an für diese Lösung und sagen, insbesondere wird der Preis im Mittelpunkt stehen, und wir flankieren ihn mit anderen Dingen.

Stattdessen traut die Bundesregierung, das Klimakabinett, wohl offensichtlich dem Preis nicht ganz diese Rolle zu. Das ist sehr schade, weil sich eigentlich alle einig sind, dass er eine wichtige Rolle spielen sollte. Wir sind uns – glaube ich – auch alle einig, dass er flankiert werden sollte, und dass die Einnahmen genutzt werden sollten für eine soziale Ausgestaltung. Wobei es, wie gesagt, so richtig keinen Unterschied macht, welchen Weg man geht.

Soweit ich das verstanden habe, Frau Kemfert, war es ja auch so, der Pfad 35 bis 180 Euro, das



war ein Pfad, mit dem man Verteilungswirkung durchgerechnet hat. Das war jetzt nicht einer von mehreren, bei denen der sich als optimal herausgestellt hat. Sondern wir sind ja alle mehr oder weniger darauf angewiesen, dass wir diese Zahlen erst mal greifen, weil wir die Vermeidungskosten ja nicht so genau kennen. Von daher, da gibt es viel Futter, Argumentationsfutter, warum man ein Bepreisungssystem mit etwas ambitionierterem Einstieg wählen sollte, und ich möchte das in fünf Punkten zusammenfassen. Das geht auch ganz schnell:

Preise sind transparent. Sie machen transparent, wie hoch die Kosten sind. Sie sind aber nur der Bote der Kosten, sie sind nicht die Ursache. Zweitens, sie können Wirksamkeit schaffen, ich habe es auch schon angesprochen, wir haben es alle vier diskutiert. Sie können für eine effiziente Vermeidung sorgen, weil sie arbeitsteiliges Vermeiden möglich machen. Sie werden vielleicht von neuen Akteuren erst mal gezahlt, aber tragen tun es die Bürger. Also, Unternehmen können viel von diesen Kosten, von dieser Zahllast, überwälzen an die Bürger, sodass es tatsächlich so ist, dass die Bürger im Endeffekt die Zeche zahlen. Und deswegen ist es wichtig, dass diese Zeche möglichst klein ist, indem man volkswirtschaftlich effizient vorgeht.

Und es gibt die Möglichkeit, die ganze Sache sozial ausgewogen zu gestalten. Anders als beispielsweise beim EEG, das wurde ja auch vorhin schon kurz angesprochen, weil es durch den einen oder anderen Weg, den man nutzen kann, eine Masse an Einnahmen gibt. Es gibt viele Argumente für den Preis, und unsere Hoffnung als Sachverständigenrat wäre, dass in der Nachscharfung der Beschlüsse des Klimakabinetts diese Hauptrolle für den Preis mehr zum Tragen kommt.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz (CDU/CSU):** Ganz herzlichen Dank für die Eingangsstatements. Ich habe bewusst nicht unterbrochen. Wir wollen uns ja nicht dem Vorwurf aussetzen, dass wir die Wissenschaft nicht zu Wort kommen lassen würden, aber natürlich hat die Politik etwas zu sagen und deswegen beginnen wir jetzt die Fragerunden. Wir schlagen ein bis zwei Fragerunden vor, sammeln die Fragen und beginnen mit Herrn Whittaker, Sprecher der CDU/CSU Fraktion.

Abg. **Kai Whittaker (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Lassen Sie mich zumindest mal ganz kurz darauf hinweisen, dass wir als Unionsfraktion, ich denke, das kann ich auch zusammen mit der SPD-Fraktion als Koalition sagen, erst einmal sehr erfreut sind darüber, dass die Regierung nicht nur angekündigt, sondern eben auch geliefert hat. Im letzten Jahr hat die Bundesregierung den Sachverständigenrat mit diesem Sondergutachten beauftragt, das ja dann kurz vor der Sommerpause veröffentlicht worden ist. Die SPD-Fraktion und die Unionsfraktion haben die Sommerpause intensiv für Diskussionen genutzt, und wir sind deshalb sehr glücklich darüber, dass die Bundesregierung jetzt letzte Woche mit einem detaillierten Konzept an die Öffentlichkeit gegangen ist. Und ja, wir haben uns bewusst auf der einen Seite für Anreize und Innovationen entschieden. Sicherlich braucht es – glaube ich – auch diese ganz klaren Signale an die Bevölkerung, dass sich jetzt etwas ändert, das ist nun mal etwas greifbarer, zum Beispiel mit einer Abwrackprämie für die Ölheizung oder mit einer verbesserten steuerlichen Absetzung bei der Gebäudesanierung, als wenn man den Preismechanismus hat. So sehr ich ihn als Volkswirt auch toll finde und auch gut finde, aber ich glaube, diese Signale braucht es, und wir ziehen damit natürlich Modernisierungen vor. Trotzdem, der eigentliche Quantensprung finde ich ist – und es kommt mir in der ganzen Diskussion ein bisschen zu kurz, weil man sich eigentlich nur über die Preishöhe unterhält –, dass wir diesen Bepreisungsmechanismus eingeführt haben, mit dem Handel eingeführt haben, der im Übrigen, das glaube ich schon, besser anschlussfähig ist an einen europäischen ETS, wenn wir ihn in wenigen Jahren vielleicht dann doch abgeschlossen haben. Die neue Kommissionspräsidentin von der Leyen hat ganz klar gesagt, dass es ein Teil ihrer Prioritätenliste ist, wo sie diese Ausweitung machen möchte. Und ich glaube, wir sind gut beraten, wenn wir dann als Bundesregierung und als Bundestag ein Konzept beschließen, das leicht anschlussfähig ist an ein solches europäisches System.

Ich habe drei Fragen, wenn ich das richtig überblicke. Einmal an Frau Prof. Kemfert. Sie hatten, wenn ich es noch richtig in Erinnerung habe, am Sonntag bei Anne Will u. a. die Erhöhung der Pendlerpauschale kritisiert, was mich insofern



verwundert hat, weil Sie in Ihrem eigenen Gutachten die Erhöhung einer Pendlerpauschale für einen durchaus gangbaren Weg halten, um soziale Verwerfungen zu vermeiden. Da würde ich gerne mal wissen, wie Sie das unter einen Hut bekommen, oder ob es da eine Veränderung in Ihrer Bewertung gegeben hat und woher die kommt.

Dann hätte ich eine Frage an Herrn Prof. Klepper, weil Sie kurz darauf eingegangen sind, dass man bei Importen sehr aufpassen muss, wie dieser CO<sub>2</sub>-Grenzmechanismus läuft. Das habe ich insofern beim Handel jetzt für „Verkehr“ und „Wohnen“ nicht verstanden, weil man ja eigentlich in diesen beiden Bereichen wenig Importe hat. Meine Wohnung ist in Deutschland und bleibt erst mal in Deutschland. Ich werde aufgrund eines CO<sub>2</sub>-Emissionshandels nicht nach Frankreich übersiedeln. Also insofern habe ich da die Argumentation nicht ganz verstanden, warum das in diesen beiden Bereichen so ein wichtiger Punkt ist.

An Herrn Prof. Schmidt wollte ich die Frage richten, weil Sie ja auch noch mal auf die zu geringen Einstiegspreise beim nationalen Emissionshandel eingegangen sind, inwieweit dieser Mindestpreis, den wir ja da festgelegt haben, vielleicht sinnvoller eher an den europäischen Handel angeschlossen werden sollte. Also, dass man den quasi übernimmt – eins zu eins als Mindestpreis –, ob das in irgendeiner Form ein sinnvoller Weg wäre, um vielleicht noch einen etwas stärkeren Anstieg zu haben. Dankeschön.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, als nächstes Frau Scheer von der SPD.

Abg. **Dr. Nina Scheer** (SPD): Vielen Dank. Ich habe zwei Fragen, und zwar an Frau Prof. Kemfert. Ich möchte einmal auf die erste Folie eingehen, und zwar auf die dynamische Innovationswirkung, die dargestellt ist. Ob Sie da noch einmal ein bisschen näher ausführen können, inwieweit sich eine Unterscheidung darstellen lässt einmal in der Wirkung des ETS und des Non-ETS mit Blick auf die Investitionssicherheit. Das ist ja da ganz gut dargestellt mit einem gelben Punkt bei ETS und einem grünen Punkt bei der Steuer. Vor dem Hintergrund – ich hatte es auch immer so verstanden, dass die Investitionssicherheit in alternative Technologien eben größer ist –, wenn

man eben einfach weiß, wie der Preis sich entwickelt, als wenn es nur im Handelssystem ist, weil das ja dann volatil ist, aber vielleicht könnten Sie das noch ein bisschen näher ausführen.

Die zweite Fragestellung, die bezieht sich auf den Sozialausgleich, der ja auch sehr stark diskutiert wird im Zusammenhang mit der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises. Da wäre meine Frage dahingehend – Frau Praetorius hatte es ja auch schon ausgeführt –, inwieweit es Ihrer Meinung nach sinnvoll ist, in der Bepreisung von Strom niederschlagen, da fände ich natürlich optimal, wenn man einen Sozialausgleich wählen könnte, der dann zugleich einen positiven Lenkungseffekt mit Blick auf einen Umstieg auf Erneuerbare Energien hat. Auf dieser politischen Zielgerade gesehen wäre dann eben meine Frage, was Sie sich da gut an Sozialausgleichselementen oder -mechanismen vorstellen könnten, dass man möglichst effektiv das, was man an Sozialausgleich schafft, zugleich auch nutzen kann, um direkt eine Innovationsanreizsystematik zu finden für den Umstieg auf Erneuerbare Energien.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, als nächster Herr Spaniel von der AfD.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Ja, vielen Dank. Die AfD hat ja einen etwas distanzierteren Blick auf das Thema der Sinnhaftigkeit der CO<sub>2</sub>-Emission. Das möchte ich jetzt gar nicht weiter ausführen. Es geht ja hier um den Effekt, den man erzielen möchte mit Steuerungs- oder mit Lenkungsmaßnahmen, um die CO<sub>2</sub>-Emission in den angesprochenen Sektoren tatsächlich zu reduzieren. Jetzt geh ich mal im ersten Papier davon aus – da beziehe ich mich auf Ihr Papier, Frau Kemfert – der gewichtete Mittelwert in der CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung: Da gehen Sie ja sicherlich davon aus, dass ein Großteil der CO<sub>2</sub>-Einsparung im Verkehrssektor nicht durch Minderverkehrsleistung, sondern der Großteil eben dadurch entsteht, dass eine Umstellung auf Elektromobilität gerade auch im PKW-Sektor stattfindet. Da bin ich ja sicherlich richtig, wäre die Frage. Wenn das so ist, dann würde diese Elektromobilität ja tatsächlich einen Energieverbrauch im Energieerzeugungssektor hervorrufen. Wir haben ja hier eine Zeitschiene, die bis zum Jahr 2030 geht. Jetzt ist es ja so, dass wir irgendwann Ende 2022 die letzten Kernkraftwerke in Deutschland vom Netz nehmen werden,





das heißt, wenn sie mit Energieerzeugern sprechen, wird erst mal der CO<sub>2</sub>-Anteil im Strommix in Deutschland tatsächlich nicht so abnehmen, dass wir unter den heutigen Wert sinken werden, sondern – ganz im Gegenteil –, wir werden höchstwahrscheinlich bis Mitte der 2020er Jahre durchaus einen höheren Strommix haben, als wir heute haben. Das bestätigen zumindest die Versorger. Das heißt, wenn wir diese Emissionen jetzt umlagern, also das, was wir im PKW-Sektor einsparen, weil wir Elektroautos fahren, kommt ja nicht mehr raus, aber wir erzeugen jetzt mehr Strom im Energieerzeugungssektor und den Strom erzeugen wir auch noch mit mehr CO<sub>2</sub> als wir es teilweise heute haben, dann habe ich ja tatsächlich unter dem Strich hier nicht viel eingespart. Da wäre jetzt die Frage, wie diese Lenkungswirkung hier gesteuert werden könnte, was für Methoden Sie da vorschlagen, und ob Sie Alternativszenarien im Verkehrssektor mit synthetischen Kraftstoffen an dieser Stelle, die importiert werden, und dann tatsächlich im Ausland 100 Prozent CO<sub>2</sub>-neutral hergestellt werden können ohne diesen deutschen Strommix, ob Sie das hier in irgendeiner Form in diesen Einsparungsvarianten berücksichtigt haben. Vielen Dank.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, und als nächster Herr Köhler von der FDP.

Abg. **Dr. Lukas Köhler** (FDP): Vielen Dank für die super interessante Ausführung. Ich habe erst eine allgemeine Frage Richtung „Klimakabinett“. Und zwar der Punkt eines Emissionshandels – ist der, dass es Emissionszertifikate gibt oder dass es einen Cap gibt? Das würde mich tatsächlich interessieren. Und wenn es der zweite Teil sein sollte, also wenn es einen Cap gibt und man aber ein System einführt, dass man Emissionen, wo man Zertifikate bringt, aber einen Fixpreis festlegt, wie könnte man das sonst nennen? Da fehlt mir noch ein guter Begriff dafür. Dann habe ich ein paar spezifische Fragen. Zum einen – Frau Kemfert: Ich habe mit großem Vergnügen Ihre Studie gelesen zu der Einführung der Emissionen. Also, das war jetzt nur kurz, da sind Sie kurz drüber gegangen. Sie hatten insbesondere noch mal ausgeführt, dass Sie Einführungsprobleme politischer Art beim Emissionshandel, auch bei der Artikel 24-Ausweitung sehen. Mich würde Ihre Einschätzung zum

einen interessieren: Wenn ich eine Energiesteuerreform anstrebe und in Bund-/Länder-Finzen reinkomme, für wie einfach halten Sie Bund-/Länder-Finanzverhandlungen?

Zweitens – wenn Sie die Einführungswahrscheinlichkeiten berechnen. In der Studie führen Sie aus, dass es um Wirksamkeiten geht. Sie führen aus, dass die CO<sub>2</sub>-Steuer schnell in drei Monaten eingeführt werden kann, aber Sie sprechen nicht über die Wirksamkeit, und da gehen Sie von einem relativ niedrigen Preis am Anfang aus und sagen selber, dass der nicht wirkt. Ist es nicht wichtiger, Wirksamkeit mit Wirksamkeit und Einführung mit Einführung zu vergleichen?

Und dann hätte ich tatsächlich auch noch mal zu der Folie selber eine Frage. Auf Seite 11 bzw. auf den einzelnen Folien, wo Sie ausgeführt haben, dass die Preissteigerungen sich sozusagen auf die unteren Perzentile kaum auswirken bzw. sogar noch einen positiven Effekt haben bei 78 Euro. Das würde mich in der Berechnungsgrundlage interessieren. Gehen Sie davon aus, dass ein Teil davon – Leute die im Hartz IV leben, die ja ihre Stromkosten, ihre Heizkosten ausgeglichen bekommen –, dass dadurch dieser Effekt so groß wird? Weil, wenn das so ist, dann verlagern Sie ja die Kosten auf die Kommunen. Das heißt, Sie müssten da noch mal die kommunalen Haushalte in irgendeiner Weise mit berücksichtigen, die ja irgendwie noch mal ausgeglichen werden sollen – auch da wieder Bund-/Länder-Kommunen-Ausgleich.

Herr Klepper, vielen Dank, super Vortrag. Ein, zwei Fragen inhaltlicher Art. Bei der Angabe zu Methan und den Feldemissionen: Sind das die CO<sub>2</sub>-Äquivalentwerte, die Sie berechnet haben?

Sachverständiger **Prof. Gernot Klepper, Ph.D.**, (Institut für Weltwirtschaft – IWF, Kiel): Habe ich!

Abg. **Dr. Lukas Köhler** (FDP): Okay, das hat sich dann geklärt. Da würde ich nur am Anfang auf Seite 2 nochmal vorschlagen, dass man eine vierte Lösung, nämlich die Emissionshandelsausweitung in Artikel 24 in Deutschland oder mit einer Koalition der Willigen einführen könnte, die sehr viel schneller geht. Rechtlich in einem halben Jahr, politisch ist eine Diskussion, aber wir haben politisch, das machen wir ja hier den ganzen Tag.



Zu den Importen die Frage der Berechnung des Problems. Sie hatten ja gesagt, wenn wir die Importemissionen berechnen, dann müssten wir das eigentlich ja noch mit aufnehmen. Im Pariser Abkommen ist aber ja keine sozusagen „Lifecycle-CO<sub>2</sub>-Berechnung“, sondern „global-stocktake“ mit Produzenten. Das würde dem ja widersprechen, wenn wir das so hätten. Das heißt, wir müssten dann eher dafür sorgen, dass wir den ETS internationalisieren oder den Preis internationalisieren, um das hinzubekommen. Dann hätte man diese global-stocktake-Problematik nicht.

Frau Praetorius, vielen Dank. Ganz kurz: Schweden und Deutschland, unterschiedliche CO<sub>2</sub>-Preise. In Deutschland hat das das Öko-Institut ausgerechnet. Weil, Sie hatten gesagt, Schweden hat 120 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, Deutschland hat beim Diesel 238 Euro für CO<sub>2</sub>. Da würde ich im Vergleich irgendwie, im Moment den aktuellen Preis für die CO<sub>2</sub>-Berechnung vom Öko-Institut nehmen. Sie haben gesagt, dass Verkehr wahrscheinlich deutlich mehr als 100 Euro Reduktionskosten hat im Vergleich zu aktuell 25 Euro bzw. 29 Euro im ETS. Das schwankt ja im Moment ein bisschen. Wie kommen Sie auf die 100 Euro? Da würde mich interessieren – so round about –, welche Zahlengrundlagen haben Sie da genommen? Ich habe zu viele Fragen, um jetzt alle zu stellen. Den Rest lasse ich weg. Herr Schmidt, vielen Dank.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank. Wenn wir schon bei den Dankbekundungen sind – auch vielen Dank für die detaillierten Fragen und als nächstes Herr Zickenheiner von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Gerhard Zickenheiner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank an alle Vortragenden für die sehr beeindruckenden Zahlenwerke. Es ist schwierig, sich darin zurechtzufinden. Ich war dann am Schluss schon froh um die Äußerung von Herrn Schmidt, die so etwa war: Doch viele Wege führen unter Umständen nach Rom und Frau Prof. Dr. Praetorius, die uns dann sagte, ein bestimmter Pragmatismus ist an der Stelle wohl auch angesagt. Und vielleicht komme ich am Schluss in meiner Darlegung einfach noch mal darauf, warum ich das für so wichtig halte.

Es ist für mich im Moment angesagt, doch einen Schritt zurückzugehen aus der Diskussion, die wir

jetzt hier haben, aufgrund dieser Ereignisse des letzten Freitags und zu schauen, was wir hier eigentlich tun. Es ist tatsächlich so, dass heute ja durch die Presse geht, dass wir uns auf das sogenannte RCP-8,5-Szenario (RCP – Representative Concentration Pathways) hinbewegen. Das habe ich auch erst heute gelernt. Das bedeutet, de facto wird auf diesem Planeten gegenwärtig eigentlich nicht viel CO<sub>2</sub> eingespart und es wurde berechnet von den Forschern des Programms „Climate-Action-Tracker“, dass inklusive aller Selbstverpflichtungen, die jetzt so weltweit vorliegen und gerade auch in New York ja wieder bestätigt wurden, keine Senkungen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gegenüber dem heutigen Standpunkt stattfinden werden. Also laufen wir in ein 3,2 Grad-Ziel. Das ist keine Aussage, die ich geprüft habe, die geht heute durch die Presse, aber sie zeigt wahrscheinlich eine Tendenz, die Sie wahrscheinlich nicht widerlegen oder der Sie nicht widersprechen würden. Das ist für mich der Grund, doch ein bisschen von außen drauf zu schauen, wie wir auch hier über Details reagieren oder reden und verhandeln.

Und dann möchte ich eins noch anführen, was mir auch nicht ganz unwichtig ist. Wir haben am Freitag erlebt, wie diese 1,4 Millionen Jugendlichen auf der Straße waren, wohl wissend, dass diese Klimakonferenz genau hinterher irgendwann mal enden wird und Ergebnisse auf den Tisch kommen. Und die haben ja eigentlich alles richtig gemacht. Deren Ziele sind ja eigentlich auch bestätigt, da rennen ja genug Fachleute herum, und dann kommen die aus dieser Demo raus, gehen nach Hause – keinerlei Unfrieden, nichts schief gegangen, nichts kaputt gemacht – und dann kriegen die so richtig eins von vorne senkrecht „in die Fresse“ gehauen, mit dem Ergebnis dieser Klimakonferenzen.

Herr Whittaker, ich möchte widersprechen. Es ist eben kein definiertes Konzept, sondern es ist ein Eckpunktepapier über 22 Seiten mit einem Haufen „Wenn“ und „Aber“ und Fragezeichen. Das geht ja durch die ganze Presse im Moment. Ich halte es für nicht angemessen, so darüber zu reden. Ich finde, wir sollten aber auch dann darüber nachdenken.

Geht es denn wirklich nur um Preise und soziale Abfederung? Frau Prof. Kemfert, das war die Frage an Sie. Sie rechnen „cool“ gegen. Das ist sicher



sinnvoll, dass man sozial abfedert, aber geht es nicht auch um anderes? Und das ist jetzt wiederum natürlich ein Querverweis auf dieses Klimakonzept: Wenn ich jemandem im ländlichen Raum 100 Euro zurückerstatte und hoffe, dann fährt er nicht mehr Auto, dann wird das schiefgehen. Dem muss ich einfach stündlich einen Bus vorbeischicken, damit da was funktioniert. Und das ist ja genau das, was in diesem Konzept überhaupt nicht angedacht ist. Wir haben keine Aussage, wie denn z. B. der Radverkehr weitergebracht werden soll. Da steht sogar drin, es geht so weiter wie bisher. Das beruhigt mich jetzt nicht unbedingt, und es ist an vielen anderen Stellen doch auch so, dass wir uns auf irgendwelche Zahlen kaprizieren, die dazu noch lächerlich klein sind. Wenn wir über zehn Euro reden, dann wissen wir genau, dass die Zeit bei den paar Gigatonnen, die uns noch verbleibt, die wir in die Atmosphäre pumpen können, definitiv nicht ausreichen wird, um auf einen sinnvollen Marktpreis zu kommen, der eben tatsächlich die Schäden deckt, die durch CO<sub>2</sub> entstehen.

Und das sind die Fragen, die ich an Sie habe. Zum Ersten: Wie kommen wir denn Ihres Erachtens zu einem Klimapaket aus einem Guss? Weil, das vermissem ich an dem jetzigen sehr stark.

Und die zweite Frage: Können Sie mir denn erklären, was da jetzt wirklich schief ging? Ich meine, das ist eine schwierige Sache. Jetzt fragt der Politiker Sie hier, was die Politiker dort falsch gemacht haben, an diesem Freitag. Aber Sie haben vielleicht eine Einschätzung, wie es dazu kommen kann oder konnte. Sie saßen ja indirekt zumindest auch auf den Zuschauertribünen, haben das Zahlenmaterial geliefert.

Und die dritte Frage ist: Liege ich falsch in der Annahme, dass sich unsere Diskussion eigentlich schon längst fernab von jeglichem Realitätsbezug befindet und wir nicht einfach dringende Maßnahmen brauchen, die den von Herrn Prof. Dr. Schmidt verwendeten Ausdruck „mittelfristig“ eigentlich schon längst nicht mehr tragen dürfen? Danke.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank. Gibt es noch von der Fraktion DIE LINKE. Fragen?

Abg. **Eva-Maria Schreiber** (DIE LINKE.): Es ist schön, wenn man so spät drankommt, dann sind

alle Fragen schon gestellt. Aber ich wüsste sehr gern noch ein kleines bisschen genauer über den sozialen Ausgleich, gerade im Hinblick auf die Leute auf dem Land, die eben mit 100 Euro im Jahr nicht über die Runden kommen, wenn nicht ÖPNV etc. enorm ausgebaut wird. Das wäre das, was ich zusätzlich noch gern ein bisschen genauer erläutert haben möchte.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Wir haben uns drauf verständigt, dass wir wieder in derselben Reihenfolge antworten würden, und ich würde Frau Prof. Dr. Kemfert das Wort geben und noch mal an die zeitliche Begrenzung 19.30 Uhr erinnern. Also die Antwort möglichst in ca. drei Minuten.

Sachverständige **Prof. Dr. Claudia Kemfert** (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. – DIW, Berlin): Ich fange mit Herrn Whittaker an. „Quantensprung“ wurde ja genannt. Also, die Pendlerpauschale haben wir uns in der Tat angeschaut. Meine Kollegen haben das auch noch mal nachgerechnet. Unsere Empfehlung war in der Tat, ein nachhaltiges Mobilitätsgeld zu zahlen, welches explizit jetzt keine Pendlerpauschale in der Höhe sein muss, zumal man jetzt bei dem Einstiegspreis von zehn Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> tatsächlich gerade Hocheinkommensbezieher überproportional entlastet, eben bei der Einführung dieser Pendlerpauschale. Das halten wir für nicht zielführend, und das haben wir auch in der Studie ausgeführt und explizit auch davon abgeraten. Deswegen sind wir wieder beim Thema „höhere CO<sub>2</sub>-Preise“. Da würde es in der Tat dann Sinn machen, aber nur, wenn es in Richtung „nachhaltiges Mobilitätsgeld“ geht. Das waren auch die Fragen von Nina Scheer und Herrn Zickenheiner, dass in der Tat eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung allein völlig nicht ausreicht, sondern wir brauchen flankierende Maßnahmen. Wir werben auch dafür, insbesondere die Investitionen deutlich zu erhöhen, die „schwarze Null“ aufzugeben und mehr zu investieren, gerade in dem Verkehrsbereich, sowohl was den ländlichen Raum angeht, aber auch jeglichen Schienenverkehr. Wir denken, dass die jetzt angelegten Eckpunkte viel zu gering sind. Das müsste überproportional erhöht werden, wenn nicht sogar verdoppelt werden.

Das führt dann eben auch in die Frage des sozialen Ausgleichs, weil es in der Tat nicht darum gehen kann, dass man eine Klimaprämie gibt. Wir



wollten aber zeigen – eben deswegen dieses Zahlenwerk –, dass wir soziale Härten komplett abfedern können. Und Herr Köhler, das ging ja auch in Ihre Fragerichtung: Nein, „Hartz IV“ haben wir ja explizit nicht betrachtet. Das machen die Kollegen des IMK (IMK – Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung), die haben eine Parallelstudie gemacht. Da müsste man in der Tat noch Sonderwege finden, um das entsprechend zu berücksichtigen.

Die Wahrscheinlichkeit, was Sie gefragt haben, da kann man gleich den Ball schön zurückgeben, die Politiker zu fragen, was sie denn für wahrscheinlicher halten. Wir sehen große, große Vorbehalte bei diesem Konzept des Emissionsrechtshandels, wo wir auch Juristen befragt haben, Studien in Auftrag gegeben haben, dass das sehr umfangreich sein wird. Das heißt, hier wird einige Zeit ins Land gehen, bevor man überhaupt so weit ist, diese juristischen Hürden so weit abzufedern, auch wissend, was man bei Pkw-Maut und anderen europarechtlichen Problemlagen hat, dieses zu vermeiden, um dann auch in einen Weg zu kommen, der auch wahrscheinlich ist, das umzusetzen. Und wir denken – weil wir ja auch schon vor 20 Jahren die Ökosteuer mit begleitet haben –, es ist zwar ein langer Weg, aber es ist deutlich schneller umsetzbar. Insofern ist eine Energiesteuerreform aus unserer Sicht in drei Monaten machbar. Das andere braucht mehr Zeit. Es spricht nichts dagegen, das auszuarbeiten, aber man muss dann einfach nicht glauben, dass man jetzt kurzfristig eine Lenkungswirkung haben kann.

Nina Scheer hatte noch gefragt. Da ging es darum, inwieweit dieser Sozialausgleich stattfinden kann. In der Tat haben wir auch dafür geworben, die Stromsteuer dafür zu senken, gerade weil wir die Sektorkopplung brauchen und damit auch die Möglichkeiten schaffen, Strom stärker zu entlasten – Barbara Praetorius hatte das schon ausgeführt –, weil Strom sehr stark belastet ist, fossile Energien vergleichsweise wenig, um eben auch den Anreiz für die Sektorkopplung zu geben. Es geht auch in Richtung von Herrn Spaniel. Er hatte das gefragt, inwieweit die Sektorkopplung möglich ist, zu mehr Stromverbrauch führen würde, aber nur dann – und das ist noch der wichtige Schritt –, wenn wir nicht Effizienzmaßnahmen machen. Also hier geht es auch um Energieeinsparung ganz gezielt im Stromsektor. Das wird leider,

leider viel zu wenig betrachtet. Aber um den erneuerbaren Energienausbau hinzubekommen, reicht das natürlich nicht. Da muss man die Hemmschwellen abbauen. Da ist es erst mal löblich, dass der Sozialdeckel wegkommt, aber die Windenergieabstandsregelungen sind hier kontraproduktiv. Das wird man nur erreichen, indem man hier die Hemmnisse deutlich abbaut und den erneuerbaren Energienausbau auch tatsächlich in den Vordergrund stellt. Denn Sie hatten ja zu Recht gefragt, Herr Zickenheiner, was muss noch passieren? Kohleausstieg: Vor allen Dingen die Erneuerbaren Energien müssen hier im Fokus sein, um das zu vermeiden, was Herr Spaniel fragte, dass wir nämlich jetzt nicht fossile Energien dafür einsetzen, sondern in erster Linie das, was wir mit der Energiewende im Sinn haben, nämlich die Erneuerbaren Energien.

Wir haben bei dieser Lenkungswirkung – das war ja eine Frage – in erster Linie im Blick, dass in der Tat mehr Schienenverkehr stattfindet, dass eine effizientere Verkehrsplanung und effizientere Verkehrslenkung möglich ist, und damit eben die Emissionen gesenkt werden, sodass es hier nicht zu entsprechenden Verlagerungen kommt oder einem Zusatzanstieg des Stromverbrauchs, und wir berücksichtigen hier auch nicht-synthetische Kraftstoffe aus Nordafrika. Insofern entspricht das aber auch genau dem, was wir empfehlen. Der Erneuerbare Energienausbau muss auch betrachtet werden, und das ist – glaube ich – eine wichtige Quintessenz. Jetzt wurden wir eingeladen, zu CO<sub>2</sub>-Bepreisung zu reden, aber eigentlich ist das Thema viel, viel breiter. Es kann nur flankierend sein. Es kann nur eine Maßnahme sein von einem breiten Strauß an Notwendigkeiten und Investitionen gerade in Zeiten von drohender Rezession, billigem Geld. Klimaschutzinvestitionen sind wirklich denkbar gut, da der Klimaschutz ja auch als Wirtschaftschance zu verstehen ist.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz (CDU/CSU):** Vielen Dank und jetzt Prof. Klepper, mindestens genau so kurz.

Sachverständiger **Prof. Gernot Klepper, Ph.D.**, (Institut für Weltwirtschaft – IWF, Kiel): Nein, ich werde es ganz kurz machen. Herr Whittaker, zur Frage der Importe und der Wettbewerbsfähigkeit. Es gibt zwei Bereiche, wo das relevant ist. Das ist die Logistik natürlich. Die Debatte ist ja auch schon uralt über die Durchfahrten. Und das



Zweite ist: In der Industrie haben wir ja auch viele Emissionen, die jetzt in den Emissionshandel rein kämen, und da geht es hauptsächlich um den Mittelstand. Also die, die kleine Anlagen haben, die nicht im europäischen Emissionshandel sind, wie die größere Industrie und die Stromerzeuger, sondern da wird es um den Mittelstand gehen, und der ist ja auch exportorientiert bzw. konkurriert mit Importen.

Zweiter Punkt, eine mehr technische Frage: Es geht nicht darum, eins konsumbasiertes Stocktaking zu machen, sondern Anreize zu setzen, dass Importe auch die gleichen Bepreisungen bekommen, wie heimische Güter. Also, das hat nichts mit dem Pariser Abkommen zu tun. Man kann das beides auch so machen. Das Problem, was Sie ansprechen, ist aber, wenn man das ernst meint, wird natürlich, wenn man jetzt auf ein bestimmtes Gut aus einem bestimmten Land einen CO<sub>2</sub>-Preis erhebt, dann wird das Land sagen, wir machen aber doch schon was, und dann muss man das anpassen. Dann kommt Land C und sagt, bei uns ist es aber wieder anders. Dann haben Sie auf einmal zigtausende von unterschiedlichen CO<sub>2</sub>-Preisen, die Sie einführen müssten, um diese Importe nicht diskriminierend zu belassen.

Noch eine andere Sache – Herr Zickenheiner, Sie hatten es ja auch angesprochen – die Frage: Ist das aus einem Guss, was da verabschiedet wird? Ich halte das nicht für eine gute Metapher, weil – das Paket hat zwei Aspekte. Es bringt einen Preis und es hat auch andere Maßnahmen. Zu beiden haben wir kritische Aussagen gemacht und ich glaube, der Guss besteht darin, dass man beides macht – nämlich Infrastrukturunterstützung/Infrastrukturausbau, Mobilitätsunterstützung. Ein großer Teil der Mobilität ist ja öffentlich finanzierte oder öffentlich angebotene Mobilität, der muss ja ausgeweitet werden, wenn die private zurückgehen soll. Das heißt, die zwei Systeme „Preis“ und „unterstützende Maßnahmen“ sind da, aber die Zusammensetzung stimmt noch nicht nach meiner Einschätzung.

Damit will ich es belassen, damit es auch schneller geht.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, und nun Frau Praetorius.

Sachverständige **Prof. Dr. Barbara Praetorius** (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin –

HTW, Berlin): Da kann ich nahtlos anknüpfen. Die Zusammensetzung insgesamt, der Mix, der im Klimapaket enthalten ist, den möchte ich auch noch mal hervorheben. Das ist wichtig. Es ist genau wichtig, diese Elemente zu haben – Preisanreize auf der einen Seite und eben an den Stellen, weil die Preise alleine es eben nicht richten können, überall dort, wo es absolut notwendig ist, auch Technologie voranzubringen und andere Hemmnisse, die eben der Wirkung von Preisen entgegenstehen zu überwinden. Da müssen eben auch diese Flankierungen vorgenommen werden. Aber ich muss mich eben auch dem noch mal anschließen, dass die Bepreisung, so wie sie jetzt vorgesehen ist, eben wirkungslos ist und komme damit – Herr Köhler – letztlich auf Ihre Frage. Das, was im Moment vorgesehen ist, das ist eine Benzinpreiserhöhung von unter drei Cent mit – Verlaub, unter drei Cent. Drei Cent – das ist schon Euphemismus. Mitte der 20er Jahre, wenn der Systemwechsel vonstattengehen soll, sind das dann – ich weiß nicht – 15, 16 Cent oder so was um den Dreh. Das ist wirklich nicht der Anreiz, den man im Verkehr braucht, um Veränderungen zu sehen. Andererseits ist das Verkehrsthema auch nicht mal einfach über den Preis zu lösen. Wenn man das wirklich nur über den Preis lösen wollte, müsste man eben tatsächlich prohibitiv hohe Preise machen, und dann ist man eben in diesen Kategorien deutlich über 100 Euro.

Ich zitiere jetzt noch mal eine Studie, die das u. a. drin hat. Das ist unverdächtig, das sind die Klimapfade vom BDI (Bundesverband der Deutschen Industrie) – –, da können Sie das auch noch mal zur Methodik im Einzelnen – da können wir uns vielleicht separat drüber unterhalten, sonst führt das hier zu weit. Aber wie gesagt, mit 2,6 Cent ist da wenig zu reißen und auch mit der Aussicht, dass der Preis vielleicht ein bisschen steigt, wo doch gleichzeitig auch hier und da diskutiert worden ist, ob man die Energiebesteuerung an anderen Stellen oder die Energiesteuersätze dann nicht dafür entlastet oder ähnliches und die Pendlerpauschale steigt. Auch das haben einige Ökonome schon ausgerechnet, was da die Anreize sind für Weitfahrer. Da habe ich durchaus Zweifel, dass das irgendetwas bewirkt.

Dabei würde ich es jetzt erst mal belassen. Wie gesagt, insgesamt geht es hier um viel mehr als nur um den CO<sub>2</sub>-Preis. Es geht um eine Reform. Es



geht um eine grundlegende Reform der Energiepreise im Zusammenhang mit einer Wiederauflage der ökologischen Steuerreform, letztlich in einer vielleicht anders modifizierten Form, was die Entlastungsseite betrifft. Das ist aber machbar und darstellbar, und das sollte auch der Ansporn sein für Sie als Politik, das eben jetzt auch zügig in die Wege zu leiten in einer machbaren Form. Und d. h. eben Energiesteuerreform plus auf einer vernünftigen Höhe und ein entsprechendes Programm zur Förderung von Technologien auf der anderen Seite und zur Förderung von Investitionen.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen Dank, und abschließend Herr Schmidt.

Sachverständiger **Prof. Dr. Christoph M. Schmidt** (Vorsitzender des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung e.V., Essen): Vielen Dank. Ich mache es auch in der Reihenfolge, in der ich angesprochen worden bin.

Zunächst einmal eine kleine Bemerkung zu Herrn Whittaker. Das ist schon richtig mit den Anreizen, die man auch positiv setzen kann. Mein Punkt war, und ich glaube, den sollte man zumindest noch mal mit einbeziehen, dass die Intensität, mit der diese Anreize gesetzt werden, ja gegriffen ist. Und ohne ein Bepreisungssystem wissen Sie nicht, inwiefern das tatsächlich die Vermeidungskosten und die Möglichkeiten widerspiegelt. Deswegen ist es ja so wichtig, dieses Koordinations-signal erst zu haben oder in die Mitte zu stellen und daran dann die Anreize oder auch die negativen Anreize durch die Kosten, die entstehen, zu haben. Also, von daher ist es nicht ganz so das-selbe.

Ich würde Ihnen aber sehr Recht geben, was sozusagen einen möglichen, gut zu kommunizierenden, Einstiegspreis darstellen würde. Wir haben ja einen Preis im ETS; von dem vermuten wir, dass er die Vermeidungskosten in den Nicht-ETS-Sektoren eigentlich nicht hinreichend wiedergibt, aber es ist immerhin mal eine Art Markstein, eine Benchmark. Und da wir ja ohnehin einsteigen müssen in ein Neuland und lernen müssen, wie hoch die Vermeidungskosten wirklich sind, dadurch, dass wir verschiedene Preise erstmal an-

schauen, wie bei verschiedenen Preisen die Reaktionen ausfallen, ist es gar nicht so entscheidend, ob das heute oder morgen kommt. Es ist relativ rasch nötig, aber ein gutes System, das stabil in die richtige Richtung führt, wäre immer noch vorzuziehen gegenüber einem jetzt gegriffenen hohen Preis, der dann zusammenbricht, weil die Bevölkerung ihn nicht mitträgt.

Von daher: Kommunizierbar wäre so ein Preis als Höchstpreis vielleicht nicht, aber als Festpreis für den Einstieg schon. Es geht nämlich um Folgendes: Es geht um die Erwartungsstabilisierung. Ich glaube, das ist der entscheidende Punkt. Es geht nicht um die Technik, es geht nicht um die konkrete Euro- und Cent-Hausnummer des Preises. Es geht darum, ob alle Akteure das eindeutige Signal kriegen: Sie können damit rechnen, dass die Klimapolitik nicht mehr verschwindet und dass sie irgendwann diese Ziele erreicht. Ob jetzt im Jahr 2021 der Preis schon hinreichend hoch ist oder erst in 2022 und dann umso schärfer, das sind ja Details der Ausgestaltung. Aber das eigentlich Entscheidende ist die Erwartungsstabilisierung.

Und das ist auch so ein bisschen eine Antwort auf Ihre Frage – Frau Scheer – nach der Investitionssicherheit. Die Konstanz des Preises ist nicht so relevant. Es kann ja sogar ein großer Vorteil sein, wenn der Preis mit der Konjunktur ein bisschen atmet und flexibel ist. Was entscheidend ist – aus meiner Sicht jedenfalls – ist die Konstanz des Bepreisungssystems, die Stabilität des Systems. Dass es nicht mehr weggeht, dass es abgesichert wird durch verschiedene politische Selbstbindungsmechanismen. Die Mindest- und Höchstpreise kann man diskutieren. Aber es ist nicht die Konstanz des Preises, die die Sicherheit gibt, sondern die Konstanz des Systems, mit dem es eingerichtet wird.

Zu Herrn Zickenheiner: Vollkommen richtig. Wir haben ein riesiges globales Problem, und das wird immer drängender. Wir haben das Problem, und das haben wir ja in unserem Gutachten ausführlicher diskutiert, wie wir dieses Koordinationsproblem auf der globalen Ebene adressieren. Und unser Vorschlag war: Der richtige Weg – aus unserer Sicht – für Deutschland ist, eine Vorbildfunktion anzustreben. Das heißt also, Ziele, die man vereinbart hat, auf europäischer Ebene ernst zu nehmen



und zu erreichen. Nach dem Zieldreiklang „wirksam“, „effizient“, ohne Gelbwesten auf der Straße und ohne die deutschen Unternehmen dabei auf dem Weg ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu berauben.

Also diesen Dreiklang zu erfüllen und dann auf internationaler Ebene in den Verhandlungen zu sagen: Es geht, wir sind auch bereit dazu, in Klimafonds, in Adaptionsmaßnahmen, bei euch noch zu investieren. Wir lassen auch den Zugang zum Binnenmarkt zu, sofern das unsere europäischen Partner mitmachen. All diese Seitenaspekte nehmen wir mit hinein, um zu überzeugen, dass man bei der nächsten Runde tatsächlich eine globale Allianz hinbekommt. Denn das ist ja nun mal eine Binsenweisheit: Deutschland und Europa allein werden das natürlich nicht hinbekommen, sondern wir müssen wirksam in die Richtung eines globalen Abkommens gehen.

Wie konnte es dazu kommen, fragen Sie. Mein persönlicher Eindruck: Das Vertrauen in die Koordinationskraft des Marktes war zu gering und das ist schade, weil ja das Angebot auf Seiten der Ökonomie diesmal das Argumentationsangebot war: Schaut mal, es geht nicht nur um einen Preis und wir lassen das Soziale außen vor; wir können das sogar in einem Paket verschnüren. Und in dieser Situation dem Markt nicht hinreichend viel zu vertrauen, ist eine verpasste Chance.

Letzter Punkt – für die sozialen Effekte, Frau Schreiber: Sie hatten noch mal angefragt nach den Betroffenen auf dem Land. Wir haben jetzt gerade vor einigen Tagen ein Diskussionspapier auf die Seite des Sachverständigenrats gelegt, wir beide mit einem Co-Autor aus dem Stab. Darin gucken wir uns die Verteilungseffekte recht genau an. Ein interessanter Aspekt ist: Die Stadt-Land-Diskrepanz ist gar nicht so groß, wie man auf den ersten Anblick vermuten würde und wie es die Diskussion nahelegt. Also, wenn man sich anschaut, wie

nach der Rückverteilung die soziale Ausgestaltung aussieht, dann sieht man, da ist eine große Heterogenität bei den Hoch- und bei den Niedrigeinkommenshaushalten. Die Letzteren interessieren uns ja aus sozialer Sicht. Da ist natürlich Aufmerksamkeit geboten, aber die Kompensation, quasi proaktiv schon zu diskutieren, bevor man überhaupt weiß, wie die Effekte ausfallen, die vielleicht gar nicht so schrecklich sind, ist – glaube ich – die falsche Reihenfolge. Beobachten muss man es aber.

**Vorsitzender Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Vielen herzlichen Dank.

Jetzt ist es so, dass zahlreiche Fraktionen schon auf die zweite Runde verzichtet haben und wir jetzt eigentlich eine Punktlandung hätten, und ich vorschlagen würde, dass wir es dabei belassen und gerne aber bilateral noch eben die Klärungen zulassen. Ich möchte mich ganz herzlich bedanken bei unseren Experten für die sachkundigen Informationen, natürlich mit der Hoffnung verbunden, dass Sie gemerkt haben, das sich auch die Politik intensiv mit dem Thema auseinandersetzt und auch auseinandergesetzt hat, und diesbezüglich bleibt ja nur zu sagen, dass Klimaschutz natürlich auch eine Daueraufgabe ist und wir Sie gerne noch mal einladen. Wer weiß, was im nächsten Jahr passiert. In einem Jahr kann viel passieren, wie man jetzt auch gesehen hat und daher sind wir natürlich auch daran interessiert, dass wir in Kontakt bleiben. In diesem Sinne: Ganz herzlichen Dank.

Wir schließen jetzt die Beiratssitzung. Ich bitte die Beiratsmitglieder, noch kurz dazubleiben. Die nichtöffentliche Sitzung des Beirats wird dann auch relativ zeiteffizient gestaltet werden. Herzlichen Dank.

Schluss der Sitzung: 19:33 Uhr

Dr. Andreas Lenz, MdB  
**Vorsitzender**