

## Hoher Preis für gutes Klima

**Wirtschaft und Politik wollen die Emissionen im Verkehrssektor drastisch senken. Klar ist schon jetzt: Für den Steuerzahler wird die Mobilitätswende teuer.**

Sie wollten sich eigentlich vertraulich treffen, unbemerkt von der Öffentlichkeit. Greenpeace war trotzdem da. "Klimakrise stoppen - Verkehrswende jetzt", skandierten die Umweltaktivisten vor dem Haus des Unternehmensverbands Berlin-Brandenburg. In dem Gebäude traf sich am vergangenen Donnerstag die Expertenkommission der Bundesregierung, die einen Plan entwickeln soll, wie binnen elf Jahren die Emissionen im Verkehrssektor um fast die Hälfte sinken können.

Es ist eine Mammutaufgabe: Jahr für Jahr nimmt der Verkehr zu, wodurch trotz effizienterer Motorentechnik immer mehr Klimagase ausgestoßen werden. Dabei sollen die Emissionen bis 2030 um 42 Prozent im Vergleich zu 1990 sinken. So zumindest sieht es der Klimaschutzplan der Bundesregierung vor, auf den sich im November 2016 bereits die Vorgängerregierung geeinigt hatte.

Inzwischen drängt die Zeit. Bis Ende des Jahres will die Regierung ein Gesetz verabschieden, mit dem die Klimaschutzziele 2030 verbindlich erreicht werden sollen. Doch mit welchen Maßnahmen? Das ist bislang offengeblieben. Bis auf das Agrarressort hat noch keines der besonders betroffenen Ministerien Antworten vorgelegt, obwohl sie das ursprünglich bis Ende 2018 hätten tun sollen.

Um im Verkehrssektor voranzukommen, hat die Koalition im September 2018 immerhin eine Plattform "Zukunft der Mobilität" eingerichtet. Vor allem deren Arbeitsgruppe soll nun in Windeseile, nämlich bis Freitag, einen Bericht vorlegen, wie sich die Emissionen senken lassen.

Gegen Planwirtschaft Zur Runde gehören Wirtschafts-, Umwelt- und Verbraucherverbände, Gewerkschaften und Autobauer wie Volkswagen oder der Zulieferer ZF. Eine Melange, die es fast unmöglich macht, eine gemeinsame Lösung zu finden. Die einen wollen weniger Mobilität und am liebsten keine Verbrennungsmotoren mehr, dafür Elektroautos, viele Fahrradwege und Nahverkehr. Die anderen wollen weiter den Industriestandort mit seinen Verbrennungsmotoren erhalten und statt Diesel und Benzin in Zukunft Bio- und strombasierte Kraftstoffe einsetzen. Sie wollen Oberleitungsbusse und vor allem: keine planwirtschaftlichen Vorgaben.

Entsprechend turbulent ging es nicht nur bei den Demonstranten zu, sondern auch im Gebäude unter den Teilnehmern der Kommission. Emotional sei es gewesen, umstritten, stand doch die Forderung der Umweltverbände im Raum, die Kommission zu verlassen, berichten Teilnehmer.

Sogar Henning Kagermann, Plattform-Chef von "Zukunft der Mobilität" und Innovationsberater von Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU), nahm an dem achtstündigen Sitzungsmarathon teil. Schließlich ging es nach der anfänglichen Stoffsammlung und den vielen Berechnungen und statistischen Annahmen in dieser Sitzung auch um die Frage: Wird die Kommission der Regierung konkrete Handlungsempfehlungen geben - oder nur auf einen bunten Instrumentenkasten hinweisen?

Einig sind sich die Experten bislang darin, dass die Elektromobilität massiv ausgebaut werden muss. Von sieben bis 14 Millionen Elektro-Pkw bis 2030 ist in dem Entwurf für den Endbericht die Rede, der dem Handelsblatt vorliegt. Hinzu kommen noch elektrifizierte Busse und Lastwagen, aber für eine Übergangszeit auch hybrid- oder gasbetriebene Fahrzeuge, ebenso solche, die mit regenerativen Kraftstoffen angetrieben werden. Streit gibt es aber bei der Frage, welche Annahme wie realistisch umsetzbar ist. Die Industrie etwa erachtet sieben bis 10,5 Millionen elektrifizierte Pkw als ambitioniert, aber möglich. Dagegen wird seitens der Umweltverbände ein deutlich höherer Hochlauf von bis zu 14 Millionen elektrifizierter Pkw als erforderlich eingeschätzt.

Als entscheidend für einen schnellen Antriebswechsel halten die Experten massive staatliche Finanzhilfen, und zwar nicht nur zur Förderung des Verkaufs von E-Fahrzeugen, sondern auch zur Förderung der Ladeinfrastruktur.

Davon abgesehen sei es "eine wichtige Aufgabe, dass sich die **Energie**- und CO<sub>2</sub>-Bilanz bei der Akkuproduktion in den kommenden Jahren verbessern wird", heißt es. Damit könnten bei der Batterieherstellung deutliche Einsparungen an Treibhausgasen erzielt werden, und zwar von 50 Prozent und mehr. Auch im Betrieb stößt ein E-Auto indirekt Emissionen aus, solange der eingesetzte Strom nicht allein aus erneuerbaren **Energien** produziert wird. Daher sei die weitere Minderung der Treibhausgase im Stromsektor "auch aus Sicht des Verkehrssektors eine zentrale Herausforderung".

Alle möglichen Maßnahmen in insgesamt sechs Handlungsfeldern haben die Experten aufgelistet und bewertet. Investitionen in den Nahverkehr, in das Schienen- und das Wasserstraßennetz, 18 Milliarden Euro für Fahrrad- und Fußwege hat die Runde

notiert. Ebenso eine City-Maut, die vielleicht helfen könnte, ein Prozent der erforderlichen Emissionen einzusparen. Doppelt so viel brächte es, wenn mehr Beschäftigte von zu Hause arbeiteten. Zum Nulltarif ist die Verkehrswende, ähnlich wie die **Energiewende**, nicht zu haben.

Zwar gab es bei den Berechnungen immer wieder Streit über die richtige Grundlage, doch klar ist schon jetzt: Auf den Staat und damit die Steuerzahler kommen hohe Kosten zu. Die Investitionen und Subventionen der Expertenliste könnten sich allein bis 2030 auf rund 120 Milliarden Euro und mehr belaufen.

Und doch bleibt "eine signifikante Lücke in Höhe von 23 Millionen Tonnen Kohlendioxid", die Deutschland zusätzlich einsparen muss. Es bedürfe daher in den Handlungsfeldern Effizienzsteigerung, Antriebswechsel, Ökokraftstoffe, Stärkung von Schienen- und Nahverkehr, Fuß- und Radwegen sowie Schifffahrt und Digitalisierung "zusätzlicher Instrumente". So steht es in Kapitel vier, dem heiklen Abschnitt des Endberichts.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) sähe das Kapitel am liebsten gar nicht erst veröffentlicht, wie Teilnehmer der Kommission berichten. Denn es skizziert auch jene Instrumente, die er schon im Januar für "gegen jeden Menschenverstand" verteufelt hatte: Tempolimit, Dieselsteuer und einen CO<sub>2</sub> - Preis.

Es ist das Kapitel, in dem sich Wirtschaft und Umweltlobby nicht einig werden. Nach Scheuers Intervention ging erst die Angst vorm Maulkorb in der Runde um. Die Umweltverbände drohten auszusteigen. Dann griff Angela Merkel ein und lud vor zwei Wochen ihren Berater Kagermann sowie die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen zu sich ins Kanzleramt. Dort betonte sie im Beisein von Scheuer und anderen Kabinettsmitgliedern, dass die Kommission ihre Ergebnisse unbeeinflusst vorlegen solle. "Liefert, was ihr habt!", gab die Bundeskanzlerin Kagermann mit auf den Weg.

Also wird es auch Kapitel vier geben. Allerdings pocht die Kommission nicht mehr auf das politisch unliebsame Instrument Tempolimit, es wurde in eine Fußnote verbannt. Der Grund: Die Vorgabe "Runter vom Gas" hilft nicht wesentlich, um die Klimaziele zu erreichen, könnte aber umso mehr Protest auslösen. Das Motto "Freie Fahrt für freie Bürger" gilt eben noch etwas in diesem Land.

Politisch heikler ist allerdings ein anderer Punkt: ein CO<sub>2</sub> - Preis. Schließlich würde dieser Diesel und Benzin deutlich verteuern. Die "Bepreisung von CO<sub>2</sub> - Emissionen" sei "geeignet, in allen Handlungsfeldern eine zusätzliche Wirkung zu entfalten, also den Antriebswechsel zu beschleunigen, weitere Effizienzsteigerungen zu heben, den fortschrittlichen regenerativen Kraftstoffen den Markteintritt zu erleichtern, den Umstieg auf **energieeffizientere** Verkehrsträger zu befördern sowie den Beitrag der Digitalisierung zum Klimaschutz zu unterstützen", heißt in dem Bericht.

Die Frage ist: Wie viel würde ein CO<sub>2</sub> - Preis die Verbraucher kosten? Während die Wirtschaftsverbände einen Anstieg von 20 bis 40 Cent mehr pro Liter bis 2030 für ausreichend halten, rechnen die Gutachter der Kommission mit bis zu 85 Cent.

Wie auch immer: Die Entscheidung würde vor allem einkommensschwache Haushalte treffen. Sie müssten höhere Spritpreise verkraften, könnten sich aber kein neues Auto leisten, erst recht keines mit Elektroantrieb - Kaufprämie hin oder her. Deswegen haben die Experten ihre Empfehlung mit einem Prüfauftrag an die Regierung versehen. Der Vorschlag sei "in eine umfassende Reform der Steuern und Abgaben auf **Energie** und **Energieträger** und auf Fahrzeuge einzubetten und setzt ein ausreichendes Angebot an E-Mobilität voraus".

Damit steht die Grundsatzfrage im Raum: Wie viel Belastung kann und will die Regierung den Menschen zumuten? Und wie soll der soziale Ausgleich aussehen, damit alle Bürger weiterhin nach ihrem Gusto mobil sein können? All diese Fragen, die vor allem die Union bislang eher vermeiden wollte, kommen jetzt auf den Tisch.

SPD-Umweltministerin Svenja Schulze fordert schon länger eine CO<sub>2</sub> - Bepreisung. Auch Klimaökonominnen wie Ottmar Edenhofer werben dafür, um Investitionen in saubere **Energien** zu lenken. Edenhofer plädiert für einen Mindestpreis im europäischen Emissionshandel, alternativ für eine "Pionier-Koalition" mit Frankreich und den Niederlanden. Auch das Umweltprogramm der Vereinten Nationen drängt auf einen CO<sub>2</sub> - Preis bei gleichzeitiger Entlastung der Bürger an anderer Stelle.

Die Union zieht jetzt nach, nachdem kürzlich schon CDU-Chefin Annegret Kramp-Karrenbauer ihre Partei aufgefordert hatte, diese Diskussion zu führen und auch in diesem Jahr abzuschließen.

Ausweitung des Emissionshandels?

"Wir fordern die globale Bepreisung der Treibhausgasemissionen und deren rasche Umsetzung, notfalls zunächst auf Ebene der G20-Staaten", heißt es jetzt im Europawahlprogramm von CDU und CSU, das an diesem Montag vorgestellt wird. Die Wirtschaftspolitik der Union unterstützen den Kurs: "Es wird immer offensichtlicher, dass der derzeitige Weg der Planwirtschaft, der Feinsteuerung und des Denkens innerhalb von Länder- und Sektorgrenzen die Menschen und die Wirtschaft überfordert, ohne die Treibhausgasemissionen tatsächlich zu mindern", sagt Unions-Fraktionsvize Carsten Linnemann. "Ich kann mir sehr gut eine Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf weitere Sektoren vorstellen, wenn drei wesentliche Bedingungen erfüllt sind."

Erstens müssten andere Förderinstrumente wie für **erneuerbare Energien** abgeschafft werden und ebenso "weiterer dirigistischer Unsinn", sagt der Chef der Unions-Mittelstandsvereinigung. Zweitens müssten mit den Erlösen aus der Bepreisung Verbraucher entlastet und die Wettbewerbsfähigkeit vor allem der **energieintensiven** Industrie gesichert werden.

Und drittens: "Wir verzichten auf einen nationalen Alleingang und begreifen Klimaschutzpolitik endlich als globale Herausforderung."

Doch spätestens da fangen die Probleme an: Allein auf europäischer Ebene müsste die Union dafür werben, die Mindestsätze für die **Energiesteuer** abzuschaffen. FDP-Chef Christian Lindner verlangt mehr Mut: "In Deutschland könnten wir Vorreiter sein", sagte er und warb dafür, den Emissionshandel über die **Energiewirtschaft** hinaus auf den Verkehr, die Landwirtschaft und den Gebäudesektor auszuweiten. "Das wäre besser als die vielen Subventionen, Quoten und Verbote, die nicht zum Ziel geführt haben."

An diesem Montag wird die Expertenrunde ein letztes Mal tagen, beim Verband Kommunalen Unternehmen in Berlin-Mitte. Einigkeit wird nicht erwartet, ist aber auch unnötig: Zu guter Letzt müsse die Politik entscheiden, heißt es in der Runde.

Maja Göpel, Generalsekretärin des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung für Globale Umweltveränderungen (WBGU), rät zu einem couragierten Vorgehen. Den Umbau der Wirtschaft könne man "als ein Zurück-in-die-Höhle diffamieren", sagte sie in Berlin, "man kann ihn aber auch als Modernisierungsauftrag des 21. Jahrhunderts verstehen". Im April will sich Kanzlerin Merkel mit den Autobauern treffen, um über den Wandel im Verkehrssektor und den Ausbau der Elektromobilität zu beraten. Dabei wird es auch darum gehen, wie die Regierung den Wandel flankiert. Denn einen Großteil der Investitionen in die Infrastruktur und Kaufanreize für E-Mobile wird der Steuerzahler aufbringen müssen. In den Etatplänen von Finanzminister Olaf Scholz (SPD) findet sich dort allerdings noch nichts. Nach dem Treffen soll sofort der Koalitionsausschuss tagen. Er könnte entsprechende Beschlüsse fassen - wenn es allen ernst ist.

Kasten: ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Ich kann mir sehr gut eine Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf weitere Sektoren vorstellen.

Carsten Linnemann  
Unions-Fraktionsvize

*Delhaes, Daniel*  
*Kersting, Silke*

### Sonntagsfrage

Wenn am nächsten  
Sonntag **Europawahl**  
wäre (Ergebnis)

**Union**

35 %

**SPD**

18 %

**Grüne**

18 %

**AfD**

9 %

**FDP**

7 %

**Linke**

6 %

**HANDELSBLATT**

Quelle: Forschungs-  
gruppe Wahlen

Handelsblatt Nr. 059 vom 25.03.2019

© Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG. Alle Rechte vorbehalten.

Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an [nutzungsrechte@vhb.de](mailto:nutzungsrechte@vhb.de).

Quelle:	Handelsblatt print: Nr. 059 vom 25.03.2019 Seite 004
Ressort:	Tagesthema
Serie:	Teure Mobilitätswende (Handelsblatt-Beilage)
Dokumentnummer:	970D1E14-9302-4289-9699-CD47AA844B9B

#### Dauerhafte Adresse des Dokuments:

[https://www.wiso-net.de/document/HB\\_970D1E14-9302-4289-9699-CD47AA844B9B%7CHBPM\\_970D1E14-9302-4289-9699-CI](https://www.wiso-net.de/document/HB_970D1E14-9302-4289-9699-CD47AA844B9B%7CHBPM_970D1E14-9302-4289-9699-CI)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

