

Die wahren Kosten der Öko-Verbote

Welt, 21.09.2021, Daniel Wetzel

Beim Klimaschutz setzt die Politik auf Verbote und Vorgaben. Dabei unterschätzt sie einem Gutachten zufolge die wahren Kosten der Eingriffe. Denn nicht einmal das Tempolimit ist kostenlos. Die Empfehlung ist daher eine andere, zutiefst marktwirtschaftliche.

Stark steigende CO₂-Preise im Europäischen Emissionshandel sorgen für wachsende Zweifel am wichtigsten Instrument des Klimaschutzes. Noch vor wenigen Jahren zogen Klimaschützer den Emissionshandel in Zweifel, weil die CO₂-Berechtigungen zu billig waren. Jetzt ist plötzlich das Gegenteil der Fall.

Weil sich der Preis für den Ausstoß einer Tonne CO₂ innerhalb von vier Jahren auf mehr als 60 Euro verfünffzehnfacht hat, halten Kritiker das Instrument für „zu teuer“. Ihre Lösung ist dieselbe wie zu den Billigzeiten: Ordnungsrecht.

Flugverbote, Gas- und Ölheizungsverbote, Verbrenner-Aus und Tempolimits bewirkten sofortige, klimafreundliche Verhaltensänderungen, die nichts kosten, versprechen Umweltlobbyisten.

Womöglich ein folgenschwerer Irrglaube, wie jetzt die Universität Magdeburg in einem Kurzgutachten im Auftrag der FDP nahelegt. Staatliche Markteingriffe hätten vielmehr versteckte Kosten, sogenannte „implizite CO₂-Preise“, die um ein Vielfaches über denen einer marktwirtschaftlichen CO₂-Bepreisung mit Mengensteuerung liegen.

„Das Ordnungsrecht ist nicht nur notorisch intransparent und erzeugt verdeckte, hohe Belastungen, sondern es führt auch tendenziell zu einem hohen Maß an Ungerechtigkeit“, heißt es in der Kurzstudie von Joachim Weimann, Professor an der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften.

Weil ordnungsrechtliche Vorgaben wie etwa bei Elektroautos oder Wärmepumpen häufig mit Subventionen für Besserverdienende kombiniert werden, führen solche Instrumente „zu einer erheblichen Umverteilung von unten nach oben.“

Das Gutachten baut auf den beiden entscheidenden Vorteilen des Emissionshandels auf: Durch Mengensteuerung, also die begrenzte Ausgabe von CO₂-Berechtigungen werden Klimaschutzziele absolut sicher erreicht. So haben etwa Energiewirtschaft und Industrie, die zur Teilnahme am europäischen Emissionshandel verpflichtet sind, das 2030er-Klimaziel einer 40-prozentigen Emissionsminderung bereits 2020 erreicht, stellt Weimann fest.

„Das steht im krassen Gegensatz dazu, dass die deutsche, auf das Ordnungsrecht setzende Klimapolitik ihre selbstgesteckten Ziele regelmäßig nicht erreicht.“

Zweiter Vorteil: Durch die Versteigerung knapper CO₂-Berechtigungen generiert der Staat Einnahmen, die er für soziale Ausgleichszahlungen verwenden kann. Diese Einnahmequelle fällt bei staatlichen Flug- oder Heiztechnik-Verboten komplett weg.

Im Gegenteil: Um die sozialen Auswirkungen der Verbote in Grenzen zu halten, sind hier sogar noch erhebliche Subventionen aus Steuergeldern erforderlich, um die alternativen Techniken für Geringverdiener erschwinglich zu machen. Zwischenfazit des Gutachtens: „Der soziale Ausgleich für die Lasten des Klimaschutzes ist bei einer ordnungsrechtlichen Politik praktisch nicht zu leisten.“

Versteckte Kosten beim Tempolimit

Die staatlich geförderte Installation von strombetriebenen Wärmepumpen sei eine extrem teure Form des Klimaschutzes, argumentiert Weimann. Basierend auf offiziell verfügbaren Daten zur Jahresarbeitszahl, Heizwerten und verschiedener Sanierungsstufen rechnet der Ökonom vor, dass die Vermeidungskosten einer Tonne CO₂ durch Einbau einer Wärmepumpe zwischen 596 und 1307 Euro liegen. Selbst wenn ein Emissionshandelssystem zu CO₂-Preisen von 200 Euro je Tonne führen würde, könnte damit sechsmal mehr Klimagas eingespart werden als durch Wärmepumpen-Zwang.

Ähnlich die Werte der Elektromobilität. Durch massive Subventionen einerseits und Steuersenkungen andererseits koste die staatliche E-Auto-Politik je nach Fallberechnung bis zu 2388 Euro pro eingesparter Tonne CO₂. Dabei zeigen die Grenzkosten der CO₂-Vermeidung, wie sie sich im europäischen Emissionshandel spiegeln, dass derzeit eher Werte um die 60 Euro zur Einsparung einer Tonne Klimagas genügen.

Selbst das Tempolimit – von vielen Umweltpolitikern gern als „kostenlose, sofort wirksame Klimaschutz-Maßnahme“ gepriesen enthalte versteckte volkswirtschaftliche Kosten, argumentiert das Gutachten.

Ein Pendler, der täglich pro Wegstrecke 60 Kilometer mit Tempo 150 km/h auf der Autobahn mit einem Diesel zur Arbeit fährt, verliere durch ein Tempolimit auf 120 km/h pro Woche 60 Minuten Freizeit oder Arbeitszeit. Pro Jahr sind das 40 Stunden beziehungsweise eine komplette Arbeitswoche. Bewertet mit einem Stundensatz von 30 Euro verliere die Gesellschaft dadurch einen Vorteil von 1200 Euro pro Jahr. Nicht betrachtet wurde hier allerdings die Möglichkeit, dass ein Tempolimit auch die Staugefahr verringern könnte.

Doch bei einer CO₂-Ersparnis von 0,624 Tonnen CO₂ im Falle des Beispiel-Pendlers ergebe sich abzüglich der Ausgaben für Benzin am Ende Kosten von 1346 Euro pro Tonne CO₂, die durch das Tempolimit eingespart wurden. „Das ist annähernd das 30-fache der Vermeidungskosten, die gegenwärtig im Europäischen Emissionshandel zu entrichten sind“ heißt es kommentierend im Weimann-Gutachten: „Die vermeintlichen low hanging fruits entpuppen sich als extrem teure Früchte.“

Klimaschützer wie etwa Patrick Graichen, Chef der Denkfabrik Agora Energiewende, hatten zuletzt davor gewarnt, dass die nationalen CO₂-Preise für Benzin und Heizöl von heute 25 Euro rasch auf 250 oder 300 Euro steigen könnten, wenn das Abgabensystem hier wie geplant ab 2026 auf ein Handelssystem umgestellt wird.

Ähnliche Werte hatte auch eine Studie des Verbandes Kommunaler Unternehmen (VKU) ergeben: Der Benzinpreis könne so um 80 Cent pro Liter steigen.

Argumentiert wurde daher, der anscheinend unbezahlbare Emissionshandel müsse durch staatliches Ordnungsrecht ergänzt werden.

Allerdings basieren diese hohen Schätzungen auf der fragwürdigen Annahme, dass es langfristig einen separaten Emissionshandel für Gebäude und Verkehr geben wird, der unabhängig vom Industrie- und Kraftwerkssektor organisiert wird. Ziel der EU-Kommission ist es jedoch, perspektivisch einen einheitlichen CO₂-Preis über alle Sektoren von Industrie und Stromwirtschaft bis hin zum Gebäude- und Verkehrssektor zu organisieren.

Die Optionen für CO₂-Vermeidungen wären in einem solchen breiten Handelssystem vielfältiger, die Kosten deutlich günstiger, sodass laut einem Impact-Assessment der EU-Kommission in diesem Fall keine radikalen Preissprünge zu erwarten wären.

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus233912784/Tempolimit-Die-wahren-Kosten-der-Oeko-Verbote.html?cid=socialmedia.twitter.shared.web>