E-07 Klimaschutz mit ETS 2: Vereinbart. Verlässlich. Sozial gerecht

Gremium:	BAG Wirtschaft und Finanzen
Beschlussdatum:	13.10.2025
Tagesordnungspunkt:	E Klima & Energie

Antragstext

Viele EU Staaten befürchten hohe Preise im 2027 beginnenden Emissionshandel für Kraftstoffe im Bereich Verkehr und Heizen (Emissions Trading Scheme, ETS2). Diese Befürchtung teilen wir. Die derzeitige Bestrebung der Bundesregierung, mit mindestens 18 anderen EU-Mitgliedsstaaten die Marktstabilitätsreserve des ETS2 zu reformieren, sehen wir allerdings kritisch. Es könnte zu erheblich höheren CO2-Emissionen aus den ETS2 Sektoren führen. Ohne alternative Pläne zur Emissionsminderung könnten damit EU-Staaten ihre Klimaziele verfehlen. Wir brauchen keine Abschwächung der Klimawirkung, sondern eine Stärkung der sozialen Flankierung und der weiteren Maßnahmen, damit der CO2-Preis nicht zu stark steigt.

1. CO2-Bepreisung klimapolitisch notwendig

Die europäische Strategie zur Dekarbonisierung von Heizen und Verkehr setzt grundsätzlich auf einen Mix aus Politikmaßnahmen, inklusive Ordnungspolitik, Förderungen und der CO2-Bepreisung. Die CO2-Bepreisung in einem Emissionshandelssystem setzt eine absolute Grenze für CO2-Emissionen und ist damit ein wertvolles klimapolitisches Instrument. Wir fordern die Einführung des ETS2 wie geplant ab Anfang 2027.

2. Flankierende Massnahmen entscheidend

Emissionsmindernde weitere Politikmaßnahmen neben dem ETS2 in den Bereichen Verkehr und Heizung sind notwendig, um die Preise des ETS2 möglichst niedrig zu halten. Statt solche Maßnahmen konsequent anzugehen, versucht die Bundesregierung die existierenden Regeln sowohl im Gebäude- als auch im Verkehrsbereich abzuschwächen. Je mehr CO_2 bereits im Vorfeld vermieden wird, desto geringer fällt der CO_2-Preis im europäischen Handel aus. Deutschland steht hier in besonderer Verantwortung, weil es als Land mit den höchsten Emissionen in der EU somit auch den größten Einfluss zur Reduktion des CO2-Preises nehmen kann, wenn es selbst die Nachfrage nach Emissionszertifikaten durch ordnungspolitische Klimapolitikmaßnahmen vermindert. Konkret braucht es ein starkes Gebäudeenergiegesetz, und in den Jahren vor dem Verkaufsverbot für CO2-emittierende Fahrzeuge sollten die steuerlichen Vorteile im Dienstwagenbereich konsequent von fossilen hin zu elektrischen Antrieben umgelenkt werden.

3. Einnahmen müssen Haushalte zugute kommen

Die Verteilung und Verwendung der Einnahmen ist zentral für die sozialen Auswirkungen der CO2-Bepreisung und für das Gerechtigkeitsempfinden gegenüber der Maßnahme. Wir setzen uns für eine Nutzung eines Großteils der Einnahmen für ein sozial gestaffeltes Klimageld ein und fordern zielgenaue Förderung für den Umstieg auf klimafreundliche Alternativen von Menschen mit geringem Einkommen

sowie eine schnelle Einreichung des deutschen Klimasozialplans. Das Auszahlen des Klimageldes muss als möglichst barrierefreie Auszahlung für alle Menschen mitgedacht werden - zum Beispiel auch für Menschen ohne Elster-Zertifikat, Sozialhilfeempfänger*innen und Kinder.

4. Unsicherheit hindert Investitionen

Was wir nicht gebrauchen können, ist Unsicherheit über die Zukunft des ETS2. Dies untergräbt das Vertrauen von Investitionen in Unternehmen, die Cleantech-Lösungen bieten, die wir dringend benötigen - ob Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Batterien, Stromnetze oder Produktionskapazitäten für Wärmepumpen. Und auch bei Haushalten sorgt Unsicherheit über den zukünftigen CO2-Preis für fehlgeleitete Investitionsentscheidungen, bspw. beim Kauf von Ölheizungen statt erneuerbaren Heizmethoden oder Verbrennerautos, deren zukünftige Kosten oft unterschätzt werden.