

DAS KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 UND SEINE AUSWIRKUNGEN

Wie verändern sich die finanziellen Belastungen für unterschiedliche Haushalte?

Dr. Johannes Wagner, Philipp Theile, Lena Pickert, Tobias Sprenger | 29.10.2019

Die Analyse zeigt die finanziellen Auswirkungen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung (BMU, 2019) auf drei exemplarische Haushalte¹.

Für die beispielhaften und nicht repräsentativen Haushalte werden die veränderten Kosten für Strom, Heiz- und Kraftstoffe sowie eine mögliche Entlastung über die Pendlerpauschale ausgewiesen.

Die Veränderung einzelner Parameter beeinflusst das Ergebnis der finanziellen Auswirkungen entscheidend.

Folgende Punkte aus dem Klimaschutzprogramm 2030 werden bei den folgenden Berechnungen betrachtet:

- ansteigender CO₂-Preis auf fossile Energieträger im Verkehrs- und Gebäudesektor,
- Strompreisentlastung durch EEG-Kompensation und
- Entfernungspauschale (im Folgenden Pendlerpauschale).

Zusätzlich beinhaltet das Klimaschutzprogramm weitere Maßnahmen, die im Rahmen dieser Analyse nicht betrachtet werden.

¹ Die Beispielhaushalte orientieren sich an EWI (2019).

Der Stromverbrauch der einzelnen Haushalte hängt von der Anzahl der im Haushalt lebenden Personen ab und basiert auf einer Studie des BDEW (BDEW, 2019).

Der Heizwärmebedarf orientiert sich am BDEW-Heizkostenvergleich und ist u.a. abhängig vom Sanierungszustand und Alter des Gebäudes (BDEW, 2018a; BDEW, 2018b).

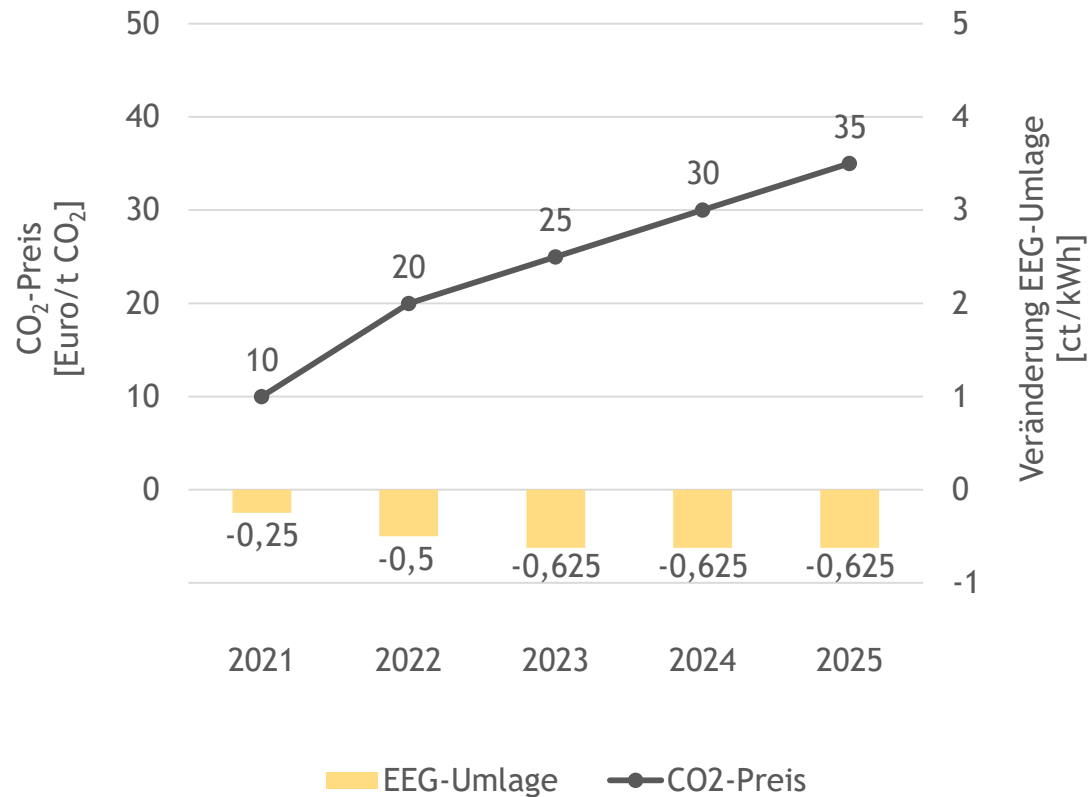
Für die Bestimmung der Pendlerpauschale wurde anhand des Einkommensteuerrechners des BMF die durchschnittliche steuerliche Belastung der Haushalte bestimmt (BMF, 2019).

Das angegebene Einkommen der Beispielhaushalte entspricht der Summe der zu versteuernden Einkommen aller im Haushalt lebenden Personen.

Die Kraftstoffkosten wurden mithilfe von Daten aus dem ADAC-Autokatalog (ADAC, 2019) ermittelt.

Die angenommenen Fahrtstrecken richten sich nach den Ergebnissen des deutschen Mobilitätspanels (KIT, 2018).

Für die Analyse wird angenommen, dass die Haushalte ihr Verhalten nicht anpassen und somit Stromverbrauch, Heizwärmebedarf und Fahrtstrecken konstant bleiben.



Das Klimaschutzprogramm 2030 sieht ein Emissionshandelssystem für die Sektoren Verkehr und Gebäude vor.

Von 2021 bis 2025 gibt es einen festen CO₂-Preis; ab 2026 einen Preiskorridor.

Der Strompreis für Endverbraucher*innen wird über eine schrittweise sinkende EEG-Umlage entlastet.

Die Pendlerpauschale wird ab dem 21sten Kilometer von 30 auf 35 Cent angehoben.

EXEMPLARISCHE HAUSHALTE



- Einfamilienhaus
- 125 m² Wohnfläche
- Baujahr 1960
- unsaniert

- 20 Jahre alte Ölheizung

- 15 km Pendelstrecke
- Pkw: 6 l Benzin/100km

	4.050 kWh/a
	15.824 kWh/a
	40.000 Euro/a
	13.100 km/a



- Einfamilienhaus
- 125 m² Wohnfläche
- Baujahr 2000
- teilsaniert

- neue Gasheizung

- 30 & 40 km Pendelstrecke
- Pkw 1: 4,3 l Diesel/100 km
- Pkw 2: 6,9 l Benzin/100 km

	4.050 kWh/a
	5.528 kWh/a
	100.000 Euro/a
	19.700 km/a
	24.100 km/a



- Wohnung in Mehrfamilienhaus
- 58 m² Wohnfläche
- Baujahr 1970
- unsaniert

- 10 Jahre alte Gasheizung

- 5 km Pendelstrecke (Fahrrad)

	3.440 kWh/a
	3.800 kWh/a
	60.000 Euro/a

AUSWIRKUNGEN DES KLIMASCHUTZPROGRAMMS

Haushalt 1

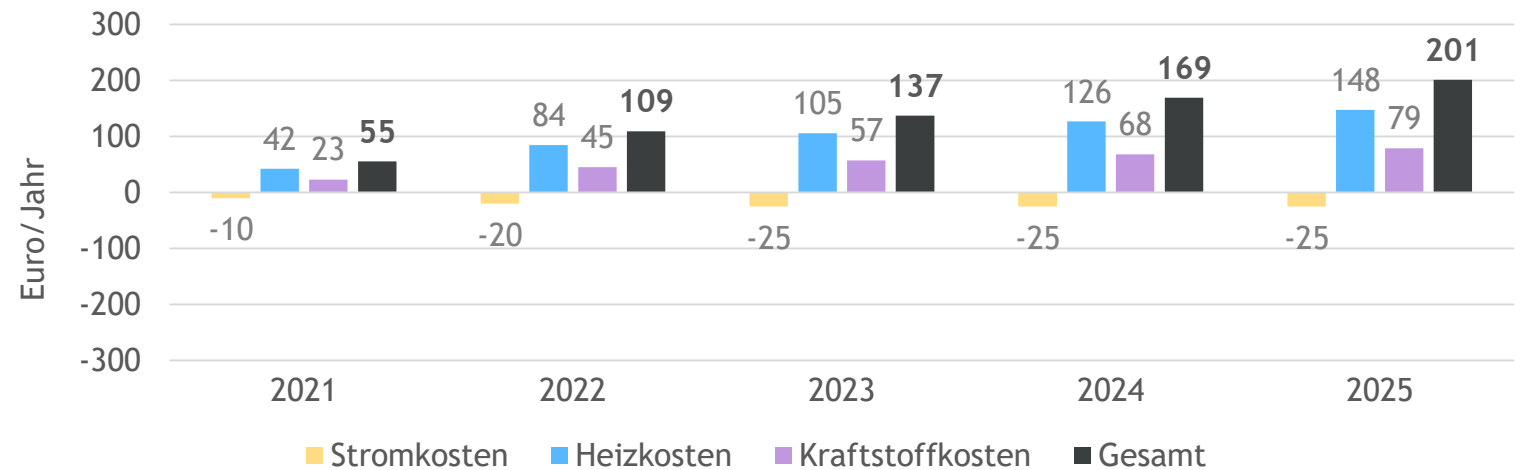


- Einfamilienhaus
- 125 m² Wohnfläche
- Baujahr 1960
- unsaniert

- 20 Jahre alte Ölheizung

- 15 km Pendelstrecke
- Pkw: 6 l Benzin/100km

	4.050 kWh/a
	15.824 kWh/a
	40.000 Euro/a
	13.100 km/a



- Haushalt 1 hat nach Umsetzung des Klimaschutzprogramms insgesamt höhere Kosten.
- Erhöhte Heiz- und Kraftstoffkosten überwiegen gegenüber der Strompreisreduzierung.
- Aufgrund der kurzen Pendelstrecke (< 21 km) profitiert dieser Haushalt nicht von der erhöhten Pendlerpauschale.

AUSWIRKUNGEN DES KLIMASCHUTZPROGRAMMS

Haushalt 2

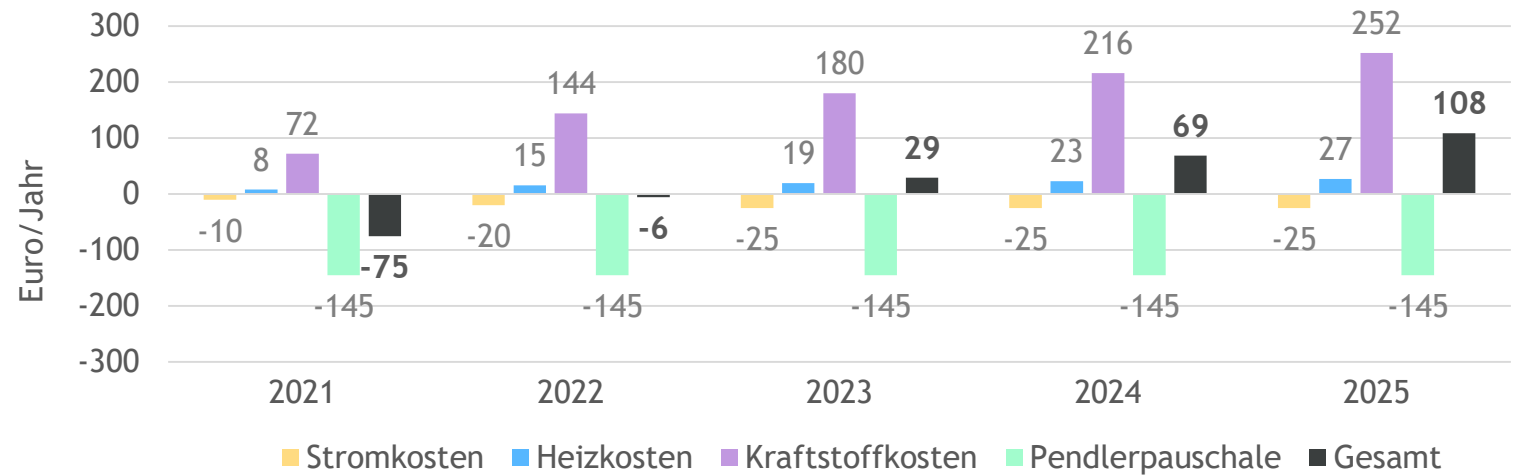


- Einfamilienhaus
- 125 m² Wohnfläche
- Baujahr 2000
- teilsaniert

- neue Gasheizung

- 30 & 40 km Pendelstrecke
- Pkw 1: 4,3 l Diesel/100 km
- Pkw 2: 6,9 l Benzin/100 km

	4.050 kWh/a
	5.528 kWh/a
	100.000 Euro/a
	19.700 km/a
	24.100 km/a



- Haushalt 2 profitiert zunächst, hat ab 2023 jedoch höhere Kosten.
- Besonders aufgrund der steigenden Kraftstoffkosten wird der Haushalt belastet. In den ersten zwei Jahren kompensiert die Pendlerpauschale diesen Anstieg.

AUSWIRKUNGEN DES KLIMASCHUTZPROGRAMMS

Haushalt 3



- Wohnung in Mehrfamilienhaus
- 58 m² Wohnfläche
- Baujahr 1970
- unsaniert

- 10 Jahre alte Gasheizung

- 5 km Pendelstrecke (Fahrrad)



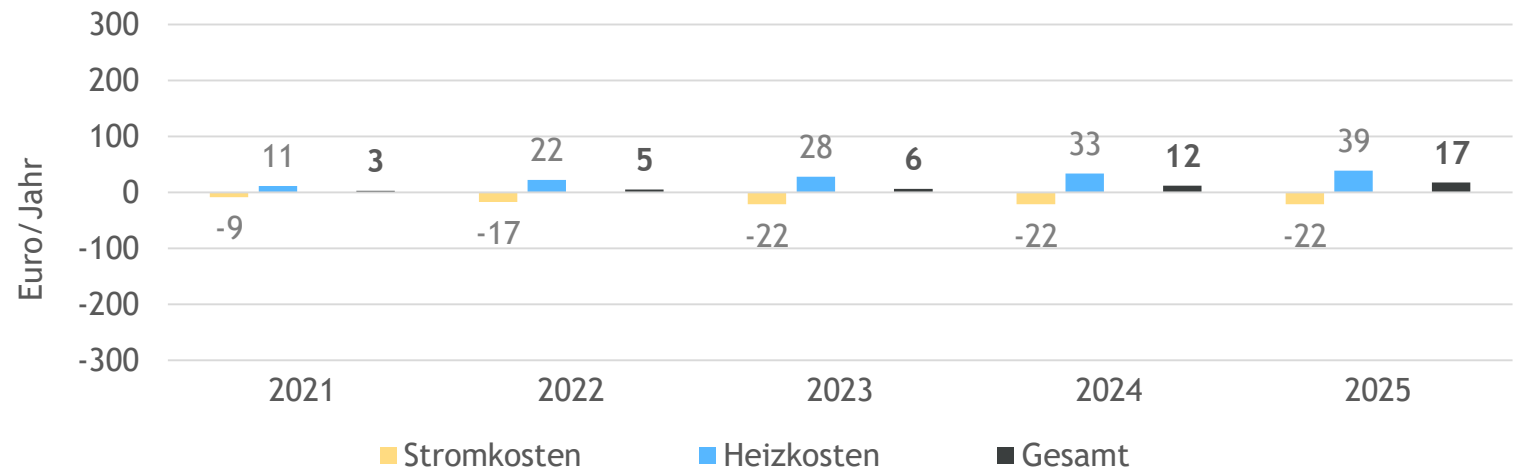
3.440 kWh/a



3.800 kWh/a



60.000 Euro/a



- Haushalt 3 hat geringe Mehrkosten durch das Klimaschutzprogramm.
- Die zusätzlichen Heizkosten übersteigen die reduzierten Stromkosten.
- Haushalt 3 pendelt eine kurze Strecke (< 21 km) und profitiert nicht von der Erhöhung der Pendlerpauschale.
- Da die Pendelstrecke mit dem Fahrrad erfolgt, fallen keine Kraftstoffkosten an.

Die Veränderung einzelner Parameter beeinflusst die finanziellen Auswirkungen auf die Haushalte entscheidend.

Wechsel des Energieträgers

Aufgrund unterschiedlicher CO₂-Intensitäten der Energieträger verändern sich bei gleichbleibenden Verbrauchswerten die Kosten für Kraft- oder Brennstoffe.

Ein Wechsel von Öl zu Gas würde für Haushalt 1 beispielsweise niedrigere Heizkosten bedeuten (c.p.).

Heizwärmebedarf

Ein niedrigerer Heizwärmebedarf, z.B. aufgrund von Sanierungen der Gebäudehülle, führt bei gleichbleibender Heiztechnologie zu niedrigeren Heizkosten.

Die Veränderung einzelner Parameter beeinflusst die finanziellen Auswirkungen auf die Haushalte entscheidend.

Veränderte Pendelstrecke

Die erhöhte Pendlerpauschale greift ab dem 21sten Kilometer der Pendelstrecke.

Eine Pendelstrecke von mehr als 21 km würde für Haushalt 1 beispielsweise zu höheren Kraftstoffkosten führen, aber er würde ab dem 21. Kilometer von der höheren Pendlerpauschale profitieren (c.p.).

Verändertes Verkehrsmittel

Grundsätzlich kann die Pendlerpauschale unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel zur Anwendung kommen.

Bei einer Pendelstrecke von mehr als 21 km würden die Haushalte auch von der erhöhten Pendlerpauschale profitieren, wenn die Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstelle des Autos zurückgelegt wird. Statt der Kraftstoffkosten würden in diesem Fall Kosten für die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fällig werden.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC, 2019): ADAC-Autokatalog, URL:

<https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokatalog/default.aspx>

Bundesministerium der Finanzen (BMF, 2019): Lohn- und Einkommenssteuerrechner, URL: <https://www.bmf-steuerrechner.de/ekst/ingabeformekst.xhtml>

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU, 2019): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW, 2018a): BDEW-Heizkostenvergleich Neubau 2016

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW, 2018b): BDEW-Heizkostenvergleich Altbau 2017

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW, 2019): „Energiamarkt Deutschland 2019“, Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft, Juni 2019.

Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln (EWI, 2019): CO₂-Bepreisung im Gebäudesektor und notwendige Zusatzinstrumente

Karlsruher Institut für Technologie (KIT, 2019): Deutsches Mobilitätspanel, URL:

<http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/index.php>

KONTAKT

Dr. Johannes Wagner

johannes.wagner@ewi.uni-koeln.de

+49 (0)221 277 29-302

Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln (EWI) gGmbH