

CO₂-Preis steigt schneller – das versprochene Klimageld gibt es trotzdem nicht

Welt, 10.08.2023, Karsten Seibel, Philipp Vetter

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus246829246/Sprit-Heizuel-und-Co-CO-Preis-steigt-schneller-das-versprochene-Klimageld-gibt-es-trotzdem-nicht.html?icid=search.product.onsitesearch>

Schon im kommenden Jahr soll jeder 40 Euro statt bisher 30 Euro zahlen, der eine Tonne klimaschädliches CO₂ verursacht

Benzin, Diesel und Heizöl verteuern sich in den kommenden beiden Jahren jeweils um rund drei Cent je Liter. Der im Gegenzug für den höheren CO₂-Preis versprochene Ausgleich für die Bürger taucht in den Planungen der Ampel-Regierung dagegen weiterhin nicht einmal auf.

Dass die Begehrlichkeiten für Robert Habecks Schatten-Haushalt groß ausfallen würden, war absehbar: Chipfabriken, Schienen-Sanierung und Wärmepumpenförderung – alles sollte aus dem sogenannten Klima- und Transformationsfonds (KTF) finanziert werden, den der grüne Wirtschafts- und Klimaschutzminister fast allein verwalten darf. Am Mittwoch hat sich die Bundesregierung nun auf einen Wirtschaftsplan für den KTF geeinigt, doch noch größere Sprengkraft als die Ausgabenseite dürfte die Einnahmenseite haben.

Denn um in den kommenden Jahren insgesamt rund 212 Milliarden Euro für diverse Klimaschutz- und Investitionsprogramme ausgeben zu können, muss erst mal deutlich mehr Geld in den Fonds fließen. Das soll über den CO₂-Preis passieren, der dafür schneller steigen soll als zuletzt geplant.

Schon im kommenden Jahr soll jeder 40 Euro statt bisher 30 Euro zahlen, der eine Tonne klimaschädliches CO₂ verursacht. Bislang war lediglich ein Anstieg um die Hälfte auf 35 Euro geplant. 2025 klettert der Preis dann erneut um zehn Euro auf 50 Euro, vorgesehen waren da eigentlich 45 Euro.

Es ist schon die zweite Änderung der sogenannten CO₂-Preis-Treppe. Ursprünglich war ein noch steilerer Anstieg geplant, den die Ampel-Regierung aber ausgesetzt hatte, um angesichts der durch den Ukraine-Krieg extrem gestiegenen Energiepreise keine zusätzliche Belastung zu schaffen. Doch nun will die Bundesregierung zumindest wieder auf einen etwas steileren Anstiegspfad zurückkehren.

Tanken bis 2025 sechs Cent teurer

Zu spüren bekommen das die Autofahrer und Ölheizungsbesitzer. Laut einer Auswertung des Wirtschaftsverbands Fuels und Energie (en2x), in dem die Mineralölbranche organisiert ist, bedeutet ein um zehn Euro pro Tonne steigender CO₂-Preis, dass sich der Preis für einen Liter Benzin an der Zapfsäule um rund 2,9 Cent verteuert. Bei Diesel liegt das Plus bei knapp 3,2 Cent. Ab dem Jahresbeginn 2025 müssen Autofahrer damit dann sogar einen Aufschlag von 5,8 Cent für Benzin und 6,4 Cent für Diesel auf die heutigen Preise erwarten.

Die Einnahmen durch den CO₂-Preis für den KTF steigen so von 8,6 Milliarden Euro in diesem Jahr zunächst auf 10,9 Milliarden im Jahr 2024 und ein Jahr später dann

sogar auf 12,9 Milliarden Euro. Und auch in den folgenden Jahren rechnet der Staat mit weiter deutlich steigenden Einnahmen aus dem CO₂-Preis. Die Planungen für den Klimafonds sehen jedenfalls 2026 bereits Einnahmen von 16,4 Milliarden Euro und 2027 von 21,9 Milliarden Euro vor. Entsprechend werden auch die Preise an den Zapfsäulen weiter steigen.

Eigentlich sollten die Bürger laut Koalitionsvertrag diese Mehrkosten über das sogenannte Klimageld wieder zurückbekommen. Doch auf absehbare Zeit fließt kein einziger Euro in Form einer Gutschrift zurück an die Bürger. Das Grundproblem ist, dass weiterhin ein Überweisungsmechanismus fehlt, durch den der Staat an alle 84 Millionen Bürgern ein solches Klimageld überhaupt auszahlen kann. Bei keiner der vorhandenen Transferstellen – nicht bei Finanzämtern, Familienkassen oder Krankenkassen – sind alle Bürger erfasst.

Mittlerweile will sich Finanzminister Christian Lindner (FDP) nur noch soweit festlegen, dass „noch in dieser Legislaturperiode“ die Voraussetzungen geschaffen werden, um Einnahmen aus dem Emissionshandel direkt an die Bürger auszuzahlen. Die Legislaturperiode endet bekanntlich im Herbst 2025. Seit Monaten arbeiten Lindners Beamte daran, in einem ersten Schritt die Steuer-ID, über die jeder Bürger mit Geburt verfügt, mit einer passenden Kontonummer zu verknüpfen.

Experten kritisieren langsames Handeln

Scharfe Kritik wegen der Verzögerung kommt von Verbraucherschützern. „Es ist nicht in Ordnung, dass das von der Bundesregierung versprochene Klimageld für die privaten Haushalte als Ausgleich für den CO₂-Preis immer noch nicht umgesetzt ist“, sagte Thomas Engelke, Teamleiter Energie und Bauen im Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv). „Schlimmer noch ist: Im Finanzplan des Klima- und Transformationsfonds ist bis 2027 kein Klimageld vorgesehen. Verbraucherinnen und Verbraucher müssen für Heiz- und Kraftstoffe aber weiter die CO₂-Abgabe leisten“, sagte Engelke.

Kritisch sieht auch die Wirtschaftsweisse Veronika Grimm von der Universität Nürnberg-Erlangen die am Mittwoch vom Kabinett verabschiedeten Regierungspläne. „Die Regierung laviert sich mit Ordnungsrecht und Förderprogrammen weiter durch, bis man feststellt, dass man so nicht weiterkommt“, sagte Grimm WELT.

Geht es nach Grimm, müsste nicht nur schnellstens ein Klimageld ausgezahlt, sondern auch der Anstieg des CO₂-Preises beschleunigt werden. „Wenn man jetzt die Rahmenbedingungen beim Emissionshandel glaubhaft verschärft und auch die Entlastung durch das Klimageld konzipiert und gesetzlich verankert, dann würde sofort der Anreiz steigen, in klimafreundliche Alternativen zu investieren – eben um die zukünftigen Kosten zu vermeiden“, sagte sie. Je später man anfange, ernst zu machen, desto stärker müsse man die Leute unmittelbar belasten und desto schwieriger werde es, effektiven Klimaschutz durchzusetzen.

Finanzminister Lindner hält ein schnelleres Vorgehen dagegen für einen Fehler. „Wir müssen bei der CO₂-Bepreisung mit Augenmaß vorgehen, gerade angesichts der aktuellen Wachstumsschwäche“, sagte er. Dem Vernehmen nach hätten die Grünen gerne bereits 2024 den Preis auf 45 Euro je Tonne erhöht.

Ausgabenpläne hat die Regierung viele: Statt für Klimageld sollen nach den aktuellen Plänen der Regierung allein 2024 rund 18,8 Milliarden Euro für die Förderung von energieeffizienten Gebäuden und klimafreundlichen Heizungen ausgegeben werden. Auch wenn das Gebäudeenergiegesetz (GEG) formal noch nicht beschlossen ist und die genauen Fördervorschriften derzeit noch von Habecks Ministerium erarbeitet werden, steht schon fest, dass der größte Ausgabenposten des Fonds gebraucht wird, um die Heizungspläne des Klimaschutzministers zu subventionieren. Insgesamt soll die Fördersumme in den kommenden Jahren sogar knapp 60 Milliarden Euro betragen.

Auch der Wegfall der EEG-Umlage schlägt schon 2024 mit 12,6 Milliarden Euro zu Buche, weitere 4,1 Milliarden Euro sind als Subventionen für Chipfabriken und anderer Zukunftstechnologien vorgesehen. Die Elektromobilität soll mit 4,7 Milliarden Euro gefördert werden, vier Milliarden Euro werden in die Schieneninfrastruktur investiert.

Die Bahn soll über die kommenden Jahre bis 2027 zusätzlich zu den 11,5 Milliarden Euro aus dem regulären Haushalt auch 12,5 Milliarden aus dem KTF bekommen. Damit liegt die Gesamtsumme aber immer noch deutlich unter dem Investitionsbedarf der Bahn von rund 45 Milliarden Euro. Neben den Einnahmen aus dem CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut soll deshalb auch der Staatskonzern Deutsche Bahn drei Milliarden Euro aus eigenen Mitteln aufbringen.