

Der CO₂-Preis – ein geeignetes Instrument zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele?

Richard Zensen

Zweck und Auswirkungen des Gesetzes: Anreize für ein klimafreundlicheres Verhalten?

Mit der Zustimmung des Bundesrates am 20.12.2019 wurde das sogenannte „Klimaschutzpaket“ der Bundesregierung verabschiedet. Das Herzstück dessen stellt das Bundes-Klimaschutzgesetz dar. Zusammengefasst verfolgt das KSG die Treibhausgasneutralität der Bundesrepublik Deutschland bis 2050, um die Folgen der Klimaerwärmung abzumildern. Konkret behandelt das KSG allerdings lediglich die Senkung der Treibhausgasemissionen ab 2021 bis 2030 um 55% im Vergleich zum Jahr 1990, was als nationale Klimaschutzziele zusammengefasst wird. Zu diesem Zweck werden in sechs Sektoren jährliche Minderungsziele verfolgt, welche durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen durch die Bundesregierung realisiert werden: Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstiges. Ein dafür zentrales Instrument stellt die CO₂-Bepreisung durch die Bundesregierung dar.

Diese wurde in der Öffentlichkeit, der Politik und den Medien vorab intensiv diskutiert. Genauer geregelt ist der CO₂-Preis im Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen. Zielvorgaben finden sich im Gesetzestext hierzu:

„Zweck dieses Gesetzes ist es, die Grundlagen für den Handel mit Zertifikaten für Emissionen aus Brennstoffen zu schaffen und für eine Bepreisung dieser Emissionen zu sorgen, [...] um damit zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele [...] und zur Erreichung der Minderungsziele nach der EU-



Richard Zensen B.A.

Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Institut für Politische Wissenschaft

Klimaschutzverordnung sowie zur Verbesserung der Energieeffizienz beizutragen. Zweck des nationalen Emissionshandelssystems ist die Bepreisung fossiler Treibhausgasemissionen.“

Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2728).

Konkret sollen Unternehmen, die mit Brennstoffen handeln, für diese pro ausgestoßener Tonne CO₂-Zertifikate erwerben, welche von der Bundesregierung ausgegeben werden. Die Menge an Zertifikaten pro Sektor ist jedes Jahr limitiert und kann nicht überschritten werden, wodurch eine maximale Menge an Treibhausgasemissionen eingehalten werden soll, welche in den nationalen Klimaschutzzielen festgelegt wird. Diese Mehrbelastung wird dann über steigende Preise für an die Verbraucher weitergegeben, wodurch beispielsweise die Kosten für Benzin, Diesel oder Heizöl steigen. Damit sollen Anreize für klimafreundlicheres Verhalten, also die Nutzung von weniger CO₂-intensiven Alternativen, geschaffen werden – die Einnahmen über die CO₂-Bepreisung sollen über Entlastungen in anderen Bereichen an die BürgerInnen zurückgegeben werden. Diese beinhalten primär die Verringerung von Stromkosten durch die Absenkung der EEG-Umlage, aber auch die Erhöhung der Pendlerpauschale für Berufstätige sowie die Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernzugfahrten. Dieses Modell ist keineswegs neu, es wird beispielsweise in der EU im Rahmen des Europäischen Emissionshandels (EU-ETS) bereits seit 2005 in den Sektoren Industrie und Energie verfolgt. Doppelbelastungen durch das BEHG sollen hierbei vermieden werden.

Nach dem Kompromiss zwischen Bundestag und Bundesrat, welcher später noch einmal thematisiert werden soll, bedeutet dies konkret in Zahlen: Der Preis pro Tonne CO₂ liegt bei 25 Euro ab dem Jahr 2021 und steigt schrittweise bis auf 55 Euro im Jahr 2025. Ab 2026 gilt dann ein Preiskorridor zwischen 55 und 65 Euro, welcher über Angebot und Nachfrage nach Emissionszertifikaten bestimmt wird. Die Pendlerpauschale ab dem 21. Kilometer steigt von 30 auf 35 Cent und soll sich ab 2024 um weitere 3 Cent erhöhen. Zusätzlich wurde die Mehrwertsteuer auf Fernfahrten mit dem Zug ab dem 01.01.2020 von 19 auf 7 Prozent gesenkt. Die Senkung der EEG-Umlage, die wohl stärkste Entlastung, soll mit dem steigenden CO₂-Preis weiter voranschreiten.

Angesichts dieser umfangreichen Änderungen für Verbraucher und Industrie stellen sich zahlreiche Fragen. Am prominentesten sticht dabei hervor, ob die CO₂-Bepreisung ein geeignetes Mittel zur Steuerung von klimaschädlichem Verhalten darstellt – jedoch stehen auch soziale und wirtschaftliche Aspekte im Raum. Die Einschätzungen zu diesen aus Politik, Medien, Verbänden und Zivilgesellschaft zeigen ein äußerst durchmisches Bild, was im Folgenden dargestellt werden soll.

Reaktionen aus der Politik: Die Parteien

Die Position der Union im sogenannten Klimakabinett, ein Ausschuss bestehend aus Bundeskanzlerin Angela Merkel, Wirtschaftsminister Peter Altmaier, Innenminister Horst Seehofer, Verkehrsminister Andreas Scheuer, Agrarministerin Julia Klöckner, Kanzleramtschef Helge Braun, Regierungssprecher Steffen Seibert (alle CDU/CSU)

sowie Finanzminister Olaf Scholz und Umweltministerin Svenja Schulze (beide SPD), orientierte sich stark am letztendlich beschlossenen Instrument des Emissionszertifikatehandels. Dem folgt auch die Vorsitzende der CDU, Annegret Kramp-Karrenbauer:

„Wir müssen den Klimawandel entschieden bekämpfen und dazu das Pariser Abkommen konsequent umsetzen. Die Botschaft der Wirtschaftsweisen für effizienten Klimaschutz mit Innovationen und neuen Technologien enthält in jedem Fall die Notwendigkeit einer CO₂-Bepreisung. Dabei ist klar: ‚Preis‘ schlägt ‚Verbot‘. [...] Wir wollen besseren Klimaschutz, nicht mehr Einnahmen. Hierzu zählt ein ausgewogenes Gesamtpaket bei den Stromkosten genauso wie der Umstieg auf klimafreundlichere Alternativen.“

CDU, 19.07.19, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2uHzOU0>.

Auch die CSU verfolgte die Strategie der CO₂-Bepreisung mittels eines nationalen Emissionshandelssystems, was der Vorsitzende Markus Söder folgendermaßen kommentierte:

„Deutschland setzt heute Maßstäbe für den Schutz des Klimas. Wir werden die Klimaziele erfüllen und die Welt für unsere Kinder erhalten. Es gilt: Anreize statt Verbote, Augenmaß statt Ideologie!“

CSU, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/36GPOTf>.

Weiterhin heißt es zum Instrument selbst:

„Wir setzen auf Zertifikatehandel und konnten eine CO₂-Steuer verhindern: Wir wollen die Klimaziele marktwirtschaftlich erreichen, dafür ist der Emissionshandel über Zertifikate das geeignete Instrument. Wir steigen moderat in eine CO₂-Bepreisung ein, die die Belastungen des Einzelnen in Grenzen hält.“

Ibid.

Die Position der SPD während der Verhandlungen im Klimakabinett zeigte sich hingegen verstärkt zugunsten der Einführung einer CO₂-Steuer auf klimaschädliche Brennstoffe. Die Einnahmen aus dieser Steuer sollten dann in Form einer Klimaprämie an die BürgerInnen zurückgegeben werden:

„Benzin und Heizöl werden teurer, dafür wird im Gegenzug pro Kopf eine Klimaprämie ausgezahlt“, sagte die kommissarische SPD-Chefin Malu Dreyer [...]. „Wer wenig CO₂ verbraucht, wird kräftig profitieren. Wer das Klima stark belastet, hat am Ende weniger in der Tasche.““

Jan Drebes, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/37BdWbu>.

Die SPD sah darin eine sozial gerechtere Lösung unter der Annahme, dass einkommensschwache Personen weniger CO₂-Emissionen verursachen – und somit über die Klimaprämie für ihr Verhalten finanziell belohnt würden. Eine CO₂-Steuer traf jedoch bei den Mitgliedern der Union im Klimakabinett auf entschiedene Ablehnung, woraufhin die SPD einlenkte. Dazu erklärte Bundesumweltministerin Svenja Schulze,

„sie ‚klebe nicht an einem Modell‘. Ihr sei wichtig, dass die Bepreisung fair und ausgeglichen sei und denjenigen geholfen werde, die wenig Geld hätten. [...] Die Bundesumweltministerin hatte sich bisher immer für eine CO₂-Steuer stark gemacht. Im SWR sagte die SPD-Politikerin, sie glaube an die Lenkungswirkung eines CO₂-Preises.“

SWR, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2GxtGA6>.

Die Grünen stehen grundsätzlich hinter einer Bepreisung beziehungsweise Besteuerung von CO₂. In einem Beschluss vom Bundesparteitag im November 2019 fordert die Partei:

„Wir brauchen eine ökologisch wirksame, sozial gerechte und ökonomisch vernünftige CO₂-Bepreisung. [...] Wir brauchen also einen Preis, der lenkt, Innovationen schafft und zugleich nicht sozial verzerrt oder schnellere und wirkungsvollere ordnungsrechtliche Maßnahmen konterkariert.“

Die Grünen, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2RXWhUQ>, S. 6.

An gleicher Stelle legen die Grünen 40 Euro pro Tonne CO₂ als den von ihnen geforderten Einstiegspreis fest, welcher als Energiegeld nach Absenkung der Stromsteuer wieder an die EinwohnerInnen zurückfließen soll. Darüber hinaus wird eine Mindestbepreisung der Emissionszertifikate auf europäischer Ebene vorgeschlagen. Eine weitere, bemerkenswerte Position der Grünen ist die Aufnahme des Klimaschutzes in das Grundgesetz: Jedes neue Gesetz soll demnach auf seine „Klimawirksamkeit“ hin überprüft werden und gegebenenfalls mit einem Klimavorbehalt gestoppt werden (ibid., S. 4). Im Bereich der CO₂-Bepreisung tragen die Grünen also das Modell der Union mit, wobei der geforderte Preis den der Regierungsparteien um das Vierfache übertrifft – was sich auch darin äußerte, dass die Grünen über den Bundesrat den eingangs geforderten CO₂-Preis noch einmal deutlich gegenüber dem zuvor beschlossenen erhöhen konnten. Nach dessen Beschluss zeigte die Fraktion sich zufrieden, wies jedoch auf weitere Maßnahmen hin:

„Die Erhöhung des CO₂-Preises auf 25 Euro ist ein erster richtiger Schritt, den wir unterstützen. Die gleichzeitige Senkung der EEG-Umlage sorgt für einen faireren sozialen Ausgleich des CO₂-Preises. Dies ist aber nicht mehr als ein Anfang, die Bundesregierung muss jetzt beim Klimaschutz endlich liefern: so liegt der Kohleausstieg weiterhin auf Eis, der Ausbau der Erneuerbaren stockt, von Verkehrswende keine Rede.“

Bündnis 90/Die Grünen – Bundestagsfraktion, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/312cEDV>.

Die FDP lehnte das Klimaschutzpaket und damit auch die CO₂-Bepreisung ab, denn

„das Paket der Koalition ist keine Lösung, sondern eine große Mogelpackung. Emissionshandel steht vielleicht auf dem Paket, aber tatsächlich handelt es sich nur um eine verkappte CO₂-Steuer. [...] Ein harter CO₂-Deckel, um die Emissionen planbar und verlässlich zu senken, fehlt völlig. [...] Auch von dem Versprechen, die zusätzlichen Einnahmen an die Bürger zurückzugeben, ist wenig übrig geblieben.“

FDP, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2RFhrYW>.

Zentrale Kritikpunkte der FDP umfassten einerseits die Unterteilung von zulässigen Emissionen in Sektoren statt einer einheitlichen, flexibel verteilbaren CO₂-Maximalausstoßmenge sowie die mangelnde Offenheit für Innovationen. Stattdessen schlägt die Partei einen Zertifikatehandel über alle Sektoren hinweg vor, womit CO₂-effizientere Wirtschaftsbereiche weniger effiziente kompensieren könnten, sowie eine freie Preisfindung über Marktmechanismen. Eine CO₂-Steuer nach dem vorgeschlagenen Modell der SPD lehnt die FDP strikt ab und verweist hierbei auf die Unmöglichkeit der Festsetzung von Maximalmengen an CO₂.

Derartige marktfokussierte Konzepte lehnt die Linke entschieden ab. Jörg Cezanne, MdB, meint hierzu:

„Zum Teil steckt dahinter der Glaube, der richtige Preis werde auf einem freien Markt alles richten. [...] Entscheidend für den Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energie werden klare ordnungspolitische Vorgaben, Ausstiegsdaten und Grenzwerte sein.“

Die Linke, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2UdR5i2>.

Diese sollen in Form einer CO₂-Steuer angelegt werden, um Anreize für ökologisch bewussteres Verhalten zu schaffen. Die daraus entstehenden Einnahmen sollen als sogenannter Öko-Bonus als Pro-Kopf-Durchschnitt zurückgezahlt werden. Weitere Lösungsansätze der Partei umfassen das Ende von Zulassungen von Verbrennungsmotoren bei PKW ab 2030, die Bereitstellung von kostenlosem ÖPNV und reichen hin bis zur Überwindung imperialer Produktions- und Lebensweisen, die den globalen Süden zum Hauptträger der Kosten der Klimaerwärmung machen.

Die AfD sieht keinen bewiesenen Zusammenhang zwischen Treibhausgasemissionen und Klimawandel und lehnt deshalb eine CO₂-Bepreisung in jeglicher Form ab (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2GxP0Wv>).

Reaktionen aus den Medien

In den Medien wurde die Debatte um den CO₂-Preis rege verfolgt und kommentiert. Letztendlich fielen die Reaktionen gemischt aus, wobei sich drei kritische Leitlinien identifizieren lassen: Die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Bepreisung von CO₂.

Ökologische Auswirkungen

Zum Aspekt der ökologischen Wirksamkeit hält Manfred Schäfers in der *FAZ.net* fest: Trotz aller Kritik an der exakten Umsetzung des CO₂-Preises, „die Richtung stimmt. Das ist entscheidend.“ (aufgerufen am 12.01.20 unter <https://bit.ly/2S1U8Hw>).

Andreas Löschel, Professor für Energie- und Ressourcenökonomik an der Uni Münster, bezeichnete (im *Deutschlandfunk*) eine Bepreisung von CO₂ als „Leitinstrument der Klimapolitik“, fordert aber einen Einstiegspreis von mindestens 35 Euro zur Schaffung eines „System[s], wo die klimafreundliche Handlung tatsächlich attraktiv ist, wo es Sinn macht, den Schaden durch Klimawandel in ihr persönliches Kalkül herein zu nehmen.“ (im Gespräch mit Jessica Sturmberg, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2tRrb9q>).

Benjamin Bidder stellt im *SPIEGEL* die Modelle des nun beschlossenen Emissionszertifikatehandels und einer CO₂-Steuer gegenüber: für ersteren spräche die genau steuerbare Menge an CO₂-Ausstoß durch Begrenzung der Zertifikate pro Jahr, dagegen der bürokratische Mehraufwand zur Erfassung und Kontrolle dessen – darüber hinaus hätten die Erfahrungen aus dem europäischen Zertifikatehandel gezeigt, dass die Lenkungswirkung oftmals nicht gegeben sei, weil zu viele Zertifikate ausgegeben würden und somit Preisdumping entstünde. Die CO₂-Steuer hingegen könne mit den bestehenden Strukturen ohne bürokratischen Mehraufwand umgesetzt werden und garantiere durch ihre Einheitlichkeit den Einsatz von teureren fossilen Brennstoffen

nur dort, wie sie schwerer zu ersetzen seien. Andererseits leide die öffentliche Akzeptanz schon aufgrund der Bezeichnung als Steuer, was durch die teilweise undurchsichtigen Mechanismen bei der Rückzahlung der Einnahmen weiter befördert würde. Die beschlossene CO₂-Bepreisung bezeichnet Bidder als Mischmodell, dessen Effektivität er als fragwürdig betrachtet – speziell aufgrund des Maximalpreises im Zertifikatehandel (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/37Fchl3>).

Soziale Auswirkungen

Zur Frage der sozialen Auswirkungen warnt Malte Lehming im *Tagespiegel* vor der Verschärfung von sozialer Ungerechtigkeit. Aufgrund der intendierten Lenkungsfunction müsse eine CO₂-Bepreisung hoch genug angesetzt werden, um sich im alltäglichen Konsum bemerkbar zu machen, und dadurch den Willen zu einer Verhaltensänderung zu produzieren. Für wohlhabendere Menschen habe die Mehrbelastung so gut wie keine Auswirkungen, da sie sich entweder die steigenden Preise leisten könnten oder ihnen das Umsteigen auf ökologischere Alternativen wie Elektroautos leicht fiel. Ärmere Bevölkerungsgruppen hingegen treffe der CO₂-Preis besonders hart, da dieser sie unverhältnismäßig hoch belaste: „Wer Ungleiche gleich behandelt, verschärft oft die Ungleichheit. Das ist das zentrale Problem einer Klimapolitik, die stark auf Lenkungswirkungen setzt.“ (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2GzuGnG>).

Patrick Bernau setzt sich im Wirtschaftsblog der *FAZ* basierend auf den Überlegungen des Wirtschaftsnobelpreisträgers Joseph Stiglitz mit der Frage auseinander, ob eine einheitliche Bepreisung von CO₂ über alle Sektoren und Gesellschaftsschichten hinweg einer flexiblen vorzuziehen ist. Er zeichnet drei Szenarien, in denen eine präzisere Regulierung sinnvoll sein könnte: Das erste behandelt den Fall, in dem es ärmeren Personen nicht möglich ist, ihr Verhalten klimafreundlicher zu verändern, da sie nicht die nötigen Ressourcen dazu besitzen – in diesem Fall wäre eine überproportionale Belastung von reicheren Schichten vonnöten. Zweitens stellt sich die Frage, ob eine CO₂-Bepreisung auf gesellschaftliche Trends – Stichwort Flugscham – reagieren kann: Sollte die Möglichkeit bestehen, den Preis und damit die Belastung der BürgerInnen zu senken, falls sich ökologischeres Verhalten ohnehin einstellt und somit die Lenkungsnotwendigkeit verloren ginge? Zuletzt hinterfragt Bernau die Zweckmäßigkeit einer sukzessive ansteigenden Bepreisung von CO₂, die nur langsame oder gar keine Anreize für grundlegende Innovationen setzt – anstelle dieser wäre ein von vorneherein hoher Preis ein potenziell effektives Zwangsmittel, das zu rapiden Lösungsansätzen führen könnte (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2S5Y0rg>). Dies steht jedoch im Gegensatz zu der von der Bundesregierung stets betonten Planungssicherheit bei der Einführung eines CO₂-Preises.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Im Rahmen der Debatte um die wirtschaftlichen Auswirkungen lässt sich ein sehr gemischtes Bild zeichnen. Besonders kritisiert wird von Torsten Krauel in der *Welt* die fehlende Möglichkeit zur Schaffung von Ausnahmen beispielsweise für mittelständli-

sche Unternehmen, was auf den fehlenden Steuergesetzcharakter der CO₂-Bepreisung zurückzuführen sei. Er schlägt deshalb eine Verfassungsänderung mit Unterstützung der Grünen ähnlich derer im Zuge des Digitalpaktes vor (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2U2y0zz>).

Im *Handelsblatt* fassen Klaus Stratmann und Jürgen Flauger die Reaktionen aus dem Energiesektor auf den CO₂-Preis als grundsätzlich positiv zusammen, da dieser zu einer fairen Verteilung von Mehrkosten durch Umweltverschmutzung führe – es werden dennoch mehr Begünstigungen von Innovationen gefordert (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2RzWLBt>).

Auch VW-Chef Herbert Diess befürwortet den CO₂-Preis und fordert sogar noch eine weitere Erhöhung, wie die *Süddeutsche* berichtet – dies wird insbesondere im Kontext der stärkeren Fokussierung des Konzerns auf Elektroautos verständlich (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2U7a3qI>).

Reaktionen aus Zivilgesellschaft und Verbänden

Der *Bund der deutschen Industrie* forderte eine möglichst globale, aber zumindest EU- oder G20-weit ausgestaltete CO₂-Bepreisung. Darüber hinaus wurden Maßstäbe veröffentlicht, an diesen sich diese möglichst orientieren sollte:

- Investition und Innovation im Gebäude- und Verkehrssektor
- Prüfung der Wirkungsweisen des CO₂-Preises
- Langfristiges Denken, kurzfristige Grundlagenschaffung
- Verbindung Fördern und Fordern
- Transparente Gestaltung von Preisinstrument und Mengeninstrument
- Nutzung von Ankündigungseffekten
- Förderung von Innovationen statt Schaffung von Umverteilungsinstrumenten

BDI, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2RBbyM4>.

Die *IG Metall* als größte deutsche Gewerkschaft stellte ihrerseits Bedingungen für eine faire und nachhaltige CO₂-Bepreisung:

- Schaffung und Förderung von klimafreundlichen Verhaltensalternativen
- Erhöhung von Investitionen und damit verbunden der Abschied von der schwarzen Null
- Niedriger Einstiegspreis
- Rückführung von Einnahmen an BürgerInnen, Vermeidung von sozialen Härtefällen
- Vermeidung von Jobverlusten und Standortverlagerungen

IG Metall, aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2Gzkyony>.

Der *Bundesverband der Verbraucherzentralen* befürwortete die Senkung des Strompreises über die EEG-Umlage sowie die steuerliche Anrechenbarkeit von energetischen Gebäudesanierungen. Jedoch sieht er in der Mehrwertsteuersenkung auf Fernzugverkehr

eine verpasste Chance, diese auf alle nachhaltigen Mobilitätskonzepte anzuwenden und fordert eine grundlegende Reform der Pendlerpauschale (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2ObjHjz>).

Antje von Broock vom *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)* begrüßte den CO₂-Preis als Schritt in die richtige Richtung, kritisierte jedoch dessen Höhe: Sie fordert einen Einstiegspreis von 50 Euro, der bis auf 180 bis 200 Euro steigen soll. Statt der grundsätzlich sinnvollen Senkung der EEG-Umlage sei ein Ökobonus zu bevorzugen, zudem sei die CO₂-Steuer die bessere und einfachere Alternative. Speziell die Erhöhung der Pendlerpauschale wird jedoch als klimapolitisch kontraproduktiv und sozial ungerecht dargestellt und sollte durch ein Mobilitätsgeld für alle ArbeitnehmerInnen ersetzt werden (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/36I5cPD>).

Der deutsche Ableger der *Fridays-for-Future*-Bewegung, dessen Forderungen seit ihrer Gründung eine CO₂-Steuer umfasste, hinterfragt die Beschränkung der Bepreisung auf nur CO₂ – andere Treibhausgase sollen ebenso mit einem Preis versehen werden. Zudem weist sie auf die sozialen Aspekte des CO₂-Preises hin und fordert die Verwendung der Einnahmen zur Reduzierung von sozialen Ungerechtigkeiten (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2RzWoGW>). Am Tag der Einigung zwischen Bundestag und Bundesrat zum Klimapaket verfasste Fridays for Future Germany folgenden Post auf Twitter:

„Zur Erinnerung: Um ausreichend zur Eindämmung der #Klimakrise beizutragen, muss der CO₂-Preis in absehbarer Zeit die realen Kosten der Verschmutzung abbilden – das sind mindestens 180€ pro Tonne. Den Einstieg 2021 jetzt auf 25€ zu erhöhen, ist da kein Erfolg. #NotMyKlimapaket“

Aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/2GveKtI>.

Der Umweg über den Vermittlungsausschuss – Grüne Bundesratspolitik?

Die Erhöhung der CO₂-Bepreisung nach deren Beschluss im November 2019 wird allgemein als erfolgreiche Durchsetzung der Interessen der Grünen über den Bundesrat angesehen. Dies mag zunächst paradox erscheinen, weil das BEHG an sich zunächst einmal keine Zustimmung des Bundesrates bedurfte. Zudem waren die Grünen zum Zeitpunkt der Abstimmung zwar an 9 von 16 Landesregierungen beteiligt, stellten aber nur in einer derselben die Regierungsmehrheit. Stattdessen entschied der Bundesrat einstimmig bei mehreren Steuergesetzen, die unter anderem die Pendlerpauschale umfassten, die Anrufung des Vermittlungsausschusses. Dabei ging es auch um Länderinteressen: Diese forderten einen Ausgleich für entfallende Steuereinnahmen, die durch das Klimaschutzgesetz für sie entstehen würden. Dennoch betonte Robert Habeck, die Erhöhung des CO₂-Preises sei gegen die Große Koalition durchgesetzt worden (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/38JaDiq>). Auch wenn die CO₂-Bepreisung formal nicht Teil der Verhandlungen im Vermittlungsausschuss sein durfte, wurde sie dennoch zur Bedingung eines Kompromisses zur Regelung der Pendlerpauschale gemacht. Dieses Vorgehen wurde im Handelsblatt von mehreren

Experten zwar als problematisch, jedoch legal bewertet (aufgerufen am 12.01.20 unter: <https://bit.ly/36xFxsE>). Die CO₂-Bepreisung ist somit nicht nur unter den bisherigen dargestellten Gesichtspunkten, sondern auch politisch brisant – sie stellt ein Beispiel für erfolgreiche Oppositionspolitik über den Bundesrat dar.

Fazit

Die CO₂-Bepreisung im Rahmen des BEHG ist unter anderem auch deshalb so kontrovers diskutiert, weil sie die Lebensbereiche aller EinwohnerInnen der Bundesrepublik beeinflusst – es könnte bei vielen alltäglichen Konsumgütern zu Preissteigerungen kommen. Daran ändert auch das vehemente Bemühen der Union nichts, die Bezeichnung als „Steuer“ zu vermeiden. Dabei gilt es zu Bedenken: Es ist der Zweck des Gesetzes, die Menschen zu einer Verhaltensänderung zu bewegen. Klimaschutz ist dabei ein schwierig zu kommunizierender Politikbereich, weil er oft nicht unmittelbar Ergebnisse liefert. Mit der steigenden Sichtbarkeit der Auswirkungen der globalen Erwärmung ist allerdings möglicherweise mit einer höheren Akzeptanz eingangs belastender Maßnahmen zu rechnen. Im Falle des CO₂-Preises waren sich aber fast alle Kommentierenden in einer Sache einig: Er ist nicht ausreichend, um die nationalen Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen – dies wird weitere Maßnahmen erfordern.