

SYSTEMRELEVANT 60

Was bringt ein höherer CO2-Preis mit sich, und was könnte getan werden, um einer zu hohen Belastung von Haushalten entgegenzuwirken? Sebastian Dullien und Marco Herack besprechen in dieser Folge, welche Details dabei zu beachten sind.

Marco Herack:

Heute ist Dienstag, der 8. Juni 2021. Willkommen zur 60. Ausgabe von Systemrelevant. Sebastian Dullien, ich grüße dich.

Sebastian Dullien:

Hallo Marco.

Marco Herack:

Du bist der Direktor des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung, bekannt als IMK, bei der Hans-Böckler-Stiftung. ja, Sebastian, die Inzidenzen sind niedrig, die Impfquote steigt. Hinaus in die Freiheit oder skeptischer Blick auf das Treiben?

Sebastian Dullien:

Beides. Also ich war natürlich auch schon wieder essen. Irgendwie müssen wir ja die Konjunktur ankurbeln. Aber ich hoffe, dass das alles so gut geht mit Vollpräsenz in der Schule, Außengastronomie und Einzelhandel ohne Schnelltest und so. Ja, warten wir mal ab.

Marco Herack:

Ja, ich war auch schon jetzt im Fitnessstudio. Das darf man seit Sonntag. Das heißt, ich habe überall Muskelkater, so nach sieben Monaten Abstinenz.

Sebastian Dullien:

Zum ersten Mal seit 18 Monaten, oder was?

Marco Herack:

Ja, seit sieben, glaube ich, war es jetzt oder acht. Ja, also ich bin aber ansonsten auch noch skeptisch und ich weiß auch nicht so recht, wie ich damit umgehen soll. Na ja, vielleicht habt ihr dazu ja ein paar Ideen. Dann könnt ihr uns diese einreichen, mitteilen, zum Beispiel über Twitter [@boeckler_de](https://twitter.com/boeckler_de) oder auch per E-Mail an systemrelevant@boeckler.de. Also Hinweise, Korrekturen und Anregungen bitte einfach einsenden. Und Sebastian findet ihr auf Twitter als [@SDullien](https://twitter.com/SDullien), also Sebastian Dullien. Mein Name ist Marco Herack und wir wollen uns heute über den CO2-Preis unterhalten. Sebastian, wir haben in den letzten Tagen eine etwas sonderbare Diskussion erlebt. Also, zumindest kam sie mir so vor. Politiker, die eine CO2-Bepreisung beschlossen haben, kritisieren, dass die Preise aufgrund dessen steigen, also zum Beispiel exemplarisch am Benzinpreis betrachtet. Und, na ja, vielleicht liegt es daran, dass den Deutschen der Benzinpreis besonders wichtig ist, aber da war ja mal auch was mit den Gelbwesten in Frankreich. Das fördert dann auch so ein bisschen medial die Fantasie. Aber der CO2-Preis ist ja dann doch am Ende das Mittel der Wahl, um einen Preispunkt und Anreiz zum Verhaltenswandel in Sachen Klima zu setzen. Bevor wir in die Details reingehen dieser CO2-Bepreisung, kannst du uns grob erklären, wie das, ja, mit der CO2-Bepreisung aktuell funktioniert?

Sebastian Dullien:

Ja, es gibt ja zwei verschiedene Arten der CO₂-Bepreisung. Es gibt einmal CO₂-Bepreisung über Zertifikate für die Industrie. Und dann gibt es noch jetzt seit Kurzem eine CO₂-Bepreisung für Gewerbe, Haushalte und den Verkehrssektor. Und worüber wir jetzt hier gerade reden, ist vor allem das Zweite, den CO₂-Preis, den die Haushalte und das Kleingewerbe jetzt im Grunde noch mehr bezahlen müssen. Da ist der Einstieg zum 1.1. 2021 gewesen, also Anfang Januar und da ist man jetzt mit 25 Euro pro Tonne, also eigentlich einer Abgabe auf CO₂-Ausstoß eingestiegen. Und man hat in diesem Klimaschutzgesetz, was man vorher hatte, einen Pfad festgelegt, wie das die nächsten Jahre weitergehen soll. Das funktioniert einfach so, das ist eigentlich eine Steuer auf fossile Brennstoffe. Das heißt, man hat dann ausgerechnet, wie viel CO₂ entsteht, wenn ich einen Liter Benzin im Motor meines Autos verbrenne und hat dann eine Steuer auf das Benzin gelegt. Das wird der ein oder andere gemerkt haben, dass es eben vom 31. 12. auf den 1. 1. dieses Jahr Benzin um fast 8 Cent teurer geworden ist. Und das Gleiche gibt es jetzt eben auch für Heizöl, für Erdgas und, ja, Diesel natürlich auch. Und das ist jetzt diese CO₂-Bepreisung, über die wir hier reden.

Marco Herack:

Ach so. Das heißt, wenn wir jetzt immer wieder mal in den Medien lesen, wie CO₂-Zertifikate hätten jetzt einen Preis von 50 Euro oder 60 Euro, dann ist das etwas, was mich als Verbraucher, wenn ich da an der Tankstelle stehen würde, gar nicht betrifft.

Sebastian Dullien:

Nein. Das sind diese Zertifikate, die man braucht, wenn man, ja, als Großanlage CO₂ emittiert. Aber das tut von uns eigentlich keiner, weil das sind eben Industriebetriebe, die das machen oder eben Luftfahrtunternehmen. Und die müssen eben da Zertifikate dann dafür kaufen, auf dem Zertifikatmarkt. Die bekommen auch ein paar zugeteilt. Aber das ist ein ganz getrenntes System von dem anderen, von diesen Haushalts-CO₂-Preisen, von denen wir gesprochen haben.

Marco Herack:

Und diese Haushalts-CO₂-Preise werden dann politisch festgelegt?

Sebastian Dullien:

Genau. Die sind politisch festgelegt worden zumindest bis zu dem Jahr 2025. Und ab dem Jahr danach sollen da auch Zertifikate gehandelt werden, die dann meinetwegen die Mineralölkonzerne kaufen müssen. Also danach wird es auf eine Mengensteuerung gehen. Wobei im Jahr 2026 – ist ein ziemlich komplexes System – es noch einen Höchstpreis gibt, wo es nicht drüber steigen kann. Das ist auch politisch festgelegt, wie du gerade gesagt hast. Und erst ab 2027 wird es dann völlig frei gehandelt und dann kann eben dieser Preis auch höher steigen.

Marco Herack:

Also bis inklusive 2026 sind wir vor den Hedgefonds geschützt.

Sebastian Dullien:

Ja, also vor den wirklich hohen Preisanstiegen.

Marco Herack:

Und die aktuelle Diskussion geht jetzt darum, dass dieser CO₂-Preis, der eigentlich schon politisch festgelegt ist, wie er steigen soll, ja vielleicht, um die Klimaziele zu erreichen, doch schneller steigen könnte, oder?

Sebastian Dullien:

Ja genau. Also ich meine, seitdem dieses Klimaschutzgesetz 2019 verabschiedet worden ist, ist halt einiges passiert. Zum einen hat die EU gesagt, wir wollen als Europäische Union die Klimaziele verschärfen, also einen stärkeren Abbau machen des CO₂-Ausstoßes, als wir bislang angekündigt haben. Und das bedeutet natürlich auch, Deutschland ist Teil der Europäischen Union, das heißt, auch Deutschland muss die Klimaziele jetzt schneller einhalten oder sagen wir, einen steileren Pfad bei dem Abbau haben. Und gleichzeitig gibt es ja dieses Bundesverfassungsgerichtsurteil, was gesagt hat, dieses Klimaschutzgesetz hat das Problem, dass es eigentlich nicht den richtigen Pfad ab 2026 festschreibt und eigentlich nicht sagt, wo da die Perspektive ist, und da müsste auch mehr gemacht werden. Und darum wird halt jetzt darüber geredet, wie man da nachbessern kann.

Marco Herack:

Gibt es denn zu dieser CO₂-Bepreisung irgendwelche Kompensationsmaßnahmen momentan? Also im Sinne von: Ich muss bei Benzin ausgeben, aber ich kriege es vielleicht an anderer Stelle wieder?

Sebastian Dullien:

Ja, zurzeit fließt ein Teil dieser Einnahmen tatsächlich in eine Absenkung der sogenannten EEG-Umlage, die man auf seinen Strom mit der Stromrechnung bezahlt. Also da geht ein Teil von diesen 25 Euro, die wir zurzeit pro Tonne zahlen, die geht da rein und dann wird der Strom eben hoffentlich ein bisschen günstiger. Ich sage jetzt „hoffentlich“, weil das auch nicht ganz einfach ist, weil da ja noch die Energieversorger zwischenhängen und das ganze EEG-System relativ komplex ist und darum nicht klar ist, inwieweit das vollständig auch weitergegeben wird an die Haushalte und wir auch eine ganze Reihe von anderen Entwicklungen haben, die dazu geführt haben, dass der Strompreis ziemlich geschwankt hat jetzt in der Corona-Zeit.

Marco Herack:

Dann kann man ja als Verbraucher sagen, also man zahlt das auf der einen Seite quasi so fort, aber so eine Stromrechnung, na ja, also das kriegst du ja dann erst nach eineinhalb Jahren oder so vielleicht mal zurück, je nach Stromvertrag.

Sebastian Dullien:

Eine Stromrechnung zahlt man, ja, je nachdem was man für einen Tarif hat und ob man dann Abschläge zahlt und am Ende das zurückbekommt. Das stimmt. Also das ist eins der Probleme. Das andere Problem oder ist noch eine Reihe von Problemen. Eins der anderen Probleme ist, dass es nicht richtig sichtbar ist. Also ich möchte jetzt hier nicht in die Runde fragen, aber vielleicht kann jeder Hörer, jede

Hörerin ja selber sich mal fragen, ob er/sie eigentlich weiß, wie hoch die EEG-Umlage ist. Also so kleiner Test. Das heißt, das wissen die meisten Leute nicht. Und wenn die gesenkt wird, dann merkt man das wahrscheinlich gar nicht. Klar, irgendwo zahlt man ein bisschen weniger, aber das geht so im allgemeinen Rauschen unter. Und das andere Problem ist, dass natürlich die EEG-Umlage nicht nur den Haushalten zugutekommt, sondern die kommt eben auch den Unternehmen zugute und nur ein Teil wird an die Privathaushalte quasi zurückgegeben.

Marco Herack:

Da kann man ja dann tatsächlich mit Fug und Recht sagen, dass Leute, die wenig Geld haben, am Ende jetzt erst mal durch diese CO₂-Bepreisung höher belastet sind und das vielleicht ihnen das Leben erschwert. Also das ist ein nachvollziehbarer Vorwurf.

Sebastian Dullien:

Ja, es ist halt so, dass die ärmeren Haushalte einen größeren Anteil ihrer Konsumausgaben für Energie ausgeben. Das ist einfach empirisch so, weil man hat nicht, wenn man zu den Reichsten gehört, proportional so viel mehr Wohnfläche wie die Armen zu dem Einkommen, also wenn man das dreifache Einkommen hat, hat man oft nicht dreimal so viel Wohnfläche, sondern da gibt es irgendwo eine Grenze. Außerdem haben die reicheren Leute oft Wohnungen, die besser isoliert sind. Das heißt, sie zahlen weniger fürs Heizen. Die haben auch oft dann sparsamere Autos, weil sie bessere Autos haben. Das heißt, man kann da so sehen, dass der Anteil am Einkommen der unteren Bevölkerungsschicht für diese Energieträger höher ist. Und wenn die jetzt teurer werden, dann belastet das die natürlich relativ stärker.

Marco Herack:

Das heißt, die Debatte, die jetzt aufgeflammt ist, ist doch erst mal in Ordnung. Da kann man ja sagen, das ist jetzt keine ganz falsche Debatte, wir sollten sie aber vielleicht nicht nur am Benzinpreis führen.

Sebastian Dullien:

Die ist an sich richtig. Jetzt muss man zwei Sachen auch noch einfügen. Bei 25 Euro pro Tonne ist das alles auch noch nicht so dramatisch, sondern es wird dann halt tatsächlich spürbar, wenn wir jetzt von CO₂-Preisen reden, die dann in Richtung 50 Euro oder 100 Euro pro Tonne gehen. Und das ist absehbar, dass das irgendwann kommen wird und da muss man sich schon überlegen, wie man jetzt mit den ärmeren Haushalten da umgeht.

Marco Herack:

Ja, indem man ihnen Geld zurückgibt, oder?

Sebastian Dullien:

Genau. Das ist auch der Vorschlag, den wir beim IMK schon vor, ja, knapp zwei Jahren für das Bundesumweltministerium erarbeitet haben. Da haben wir eben durchgerechnet, wie man so eine Klimaprämie zahlen könnte. Das heißt, man zahlt den Menschen einen Festbetrag zurück und der ist pro Kopf berechnet. Und da kriegt dann eben ein Haushalt mit wenig Einkommen, ein Zwei-Personen-Haushalt kriegt genauso viel zurück wie ein ganz reicher Haushalt, aber da die weniger

ausgeben für die Energie vorher, werden die dann eben stärker relativ entlastet.

Marco Herack:

Also so eine indirekte Gerechtigkeit. Und wann soll dieses Geld dann kommen?

Sebastian Dullien:

Also unsere Idee war, das am Anfang des Jahres auszuzahlen, sodass die Menschen das quasi vorher haben. Und die hätten dann in diesem Fall irgendeinen Betrag X meinetwegen zum 1. 1. bekommen, wenn die Benzinpreise gestiegen wären. Und damit hätten sie dann über das Jahr im Grunde entweder die höhere Belastung durch die Benzinpreise bezahlen können oder wenn sie dann drauf reagiert hätten, also weniger Auto gefahren wären und dafür mehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr, hätten sie es eben anders ausgegeben und wären so indirekt noch mal belohnt worden.

Marco Herack:

Ist das auch so eine Sache, wo man sagen kann, na ja, damit könnte man so ein bisschen die Konjunktur stimulieren, so als Zusatzinstrument?

Sebastian Dullien:

Also wir haben jetzt gesagt, dass man das perspektivisch dafür auch benutzen kann. Jetzt muss man sich wiederum klarmachen, über was reden wir jetzt. Über welche Größenordnung reden wir jetzt hier. Wir hatten damals ausgerechnet so ein Modell, wo man 100 Euro pro Jahr pro Person zurückkriegt. Das wäre bei einem CO₂-Preis von 35 Euro, wenn man es ganz über so eine Prämie verteilen würde, wäre das ungefähr rechnerisch, na, wird nicht ganz aufgehen, also ich glaube, man kommt da auf 86 Euro, die eingenommen worden sind. Aber da sieht man schon so ein bisschen die Größenordnung. Das heißt, und 100 Euro pro Person pro Jahr, wir hatten die Idee, dass man sagt, na ja, wenn man so eine Prämie hat, könnte man natürlich sagen, in schlechten Zeiten wird mehr ausgezahlt und in guten Zeiten dafür dann ein bisschen weniger und das stimuliert die Konjunktur. Prinzipiell ist das auch eine gute Idee, man muss sich nur klarmachen, das funktioniert jetzt noch nicht, solange wir keinen deutlich höheren CO₂-Preis haben. Denn 100 Euro pro Jahr, na ja, wenn ich dann in guten Zeiten mal 150 Euro auszahle, das ist jetzt nicht so das Volumen, womit ich wirklich die Wirtschaft ankurbeln könnte. Aber wenn ich jetzt über einen CO₂-Preis von 150 Euro spreche, dann kann man das natürlich da damit machen. Und der zweite Punkt ist, wenn ich einmal diesen Kanal etabliert habe – weil da sprechen wir bestimmt gleich noch drüber, da fragst du bestimmt auch gleich noch nach, wie ich den Menschen so Geld auszahlen kann – dann könnte ich das natürlich auch nutzen im Abschwung, um, wie das in den USA ja gemacht worden ist, den Menschen, jedem, eine Pro-Kopf-Prämie zu geben, die er oder sie dann ausgeben kann und in Konsum stecken kann, um damit dann eben die Konjunktur zu stabilisieren.

Marco Herack:

Ich überlege halt gerade, ob das wirklich den gewünschten Effekt hat. Weil die eine Sache ist natürlich, die Konjunktur zu stimulieren. Und einen Ausgleich zu zahlen, wissen wir ja beide, gerade wenn man wenig Geld hat: Geld, was da ist, ist weg. Das heißt, das fließt dann wahrscheinlich, wenn man da irgendwie 100 Euro, 150

Euro kriegt, fließt das erst mal in eine notwendige Anschaffung und dann knabbert man am Rest des Jahres sich dann halt doch irgendwie durch. Also das wird ja nicht linear nach unten oder über jeden Monat verteilt dann ausgegeben. Und die andere Frage wäre, ob das überhaupt auch diese Klimawirkung entfalten kann, weil im Endeffekt wird ja dieses alte Verhalten dann damit ja auch subventioniert, nur halt auf anderem Wege wieder.

Sebastian Dullien:

Na ja, die Preise haben sich ja schon verändert. Also es ist ja so, dass Benzin teurer ist. Und zurzeit ist es ja tatsächlich so, dass auch viele Menschen rechnen, so, ich will da und da hinfahren und ich habe ein Auto vor der Tür stehen und dann rechne ich jetzt einfach nur so die Grenzkosten, das Benzin. Dann stelle ich fest, das ist günstiger als mit der Bahn zu fahren. So rechnen halt viele Leute schon.

Marco Herack:

Ach so, du meinst, das Auto wird nicht miteingerechnet, dass man so ein Auto kaufen muss und so.

Sebastian Dullien:

Also wenn du einmal ein Auto hast, sind das ja nicht die relevanten Kosten. Also wenn ich jetzt überlege, ich will von Berlin, keine Ahnung, Schwiegereltern in Hannover besuchen und überlege, nehme ich das Auto oder nehme ich die Bahn, vergleichen sehr viele Menschen das Benzin und die Bahnfahrkarte. Und es ist auch nicht völlig falsch, weil natürlich hast du noch so ein paar Verbrauchskosten für Reifen und Öl, aber soweit du das Auto einmal hast, sind ja die Hauptkosten, die da zusätzlich dazukommen, tatsächlich das Benzin. Und das verändert sich natürlich schon. Also wenn jetzt das Benzin deutlich teurer wird, dann ist es wahrscheinlicher, dass doch irgendwelche Bahn-Sonderangebote günstiger sind. Also von daher, da verschiebt sich schon was. Und dieser relative Preis, wie es die Ökonomen nennen, das ist ja das, was für Entscheidungen relevant ist. Und auch wenn ich mir hinterher trotzdem noch eine Reise nach Hannover leisten kann, ist es halt so, dass wenn da die Alternative dann günstiger erscheint, ich die vielleicht doch mache.

Marco Herack:

Okay, das heißt doch aber auch, dass dann diese begleitenden Maßnahmen, die es braucht, Ausbau der Bahninfrastruktur und so weiter, dass die natürlich auch definitiv kommen müssen, damit dann sich noch zusätzliche Anreize entfalten.

Sebastian Dullien:

Ja, das haben wir auch immer gesagt, dass der Preis alleine und auch ganz kurzfristig oft gar nicht so richtig viel bringt. Bleibe ich jetzt beim Beispiel Berlin-Hannover. Da habe ich die Alternativen, da habe ich eine Bahnstrecke. Da habe ich wahrscheinlich auch Fernbusse. Das kann ich alles machen. Aber wenn man jetzt irgendwo zur Arbeit pendelt und auf dem flachen Land wohnt, wo es keine andere Infrastruktur gibt, keinen öffentlichen Personennahverkehr und dann wird der Benzinpreis teurer, dann, ja, kann ich oft überhaupt nicht ausweichen. Dann muss ich einfach mehr dafür bezahlen und das belastet dann den Haushalt auch. Und tatsächlich ist es so – müssen wir auch nicht Drumherum reden – dass bestimmte Haushaltstypen durch so eine CO₂-Bepreisung, auch wenn du eine Pro-Kopf-

Prämie zurückgibst, belastet werden. Also nehmen wir mal an, ich wohne in einem uralten, 150-Quadratmeter-Bauernhof, was nicht isoliert ist, mit einer alten Ölheizung und ich fahre so einen alten Benziner und, ja, muss irgendwie jeden Tag 30 Kilometer zur Arbeit hin und 30 Kilometer zurückfahren, dann werden auch diese 100 Euro nicht reichen, um diese Mehrbelastung damit zu bezahlen. Das ist natürlich schwierig. Da muss man eben sagen, ja, da gehört dann auch dazu, zu gucken, wie kann ich diese Bepreisung flankieren und den Leuten eben helfen, dass sie überhaupt reagieren können. Also Ökonomen, wir reden immer von der Elastizität. Das ist so ein Begriff, wie stark verändert sich die nachgefragte Menge, wenn sich der Preis verändert. Und wenn ich keine Ausweichmöglichkeiten habe, dann verändert sich die nachgefragte Benzinmenge praktisch gar nicht, wenn der Preis steigt oder ganz wenig. Und wenn ich dann, ja, so meinetwegen Infrastruktur hinbaue, womit man dann gut und einfach fahren kann, dann reagieren die Leute doch auf dieses Preissignal. Und das muss eben passieren und darum brauchen wir als flankierende Maßnahme ganz gezielt diese Investitionen in Infrastruktur, öffentlichen Personennahverkehr. Wahrscheinlich braucht man auch irgendwelche Unterstützungsprogramme, dass Häuser entweder isoliert werden oder mit anderen Heizungen ausgestattet werden.

Marco Herack:

Ich finde ja, dieses Spannende an diesen Umweltthemen, dass man eigentlich kein Unterthema von diesen Dingen isoliert für sich selbst betrachten kann. Man landet eigentlich immer wieder bei dem Teil, ja, also wir müssen da was tun und da können wir das und das tun, aber es muss immer eingebettet sein in so ein größeres Denken.

Sebastian Dullien:

Ja, das kommt ja drauf an. Und ich glaube, da ist auch jetzt so ein wirtschaftspolitischer Dissens. Es gibt da einige, die sagen, na, also dieser Preis alleine ist das Allerbeste, da müssen wir gar nicht viel anderes machen, weil der Markt wird dann dafür sorgen, jeder weiß ja, was er dann zu tun hat. Dann müssen halt ein paar Leute ein bisschen umziehen, werden vielleicht die Bauernhöfe, die schlecht isolierten Häuser günstiger und dann überlegt sich halt das der ein oder andere, da wegzuziehen. Und so funktioniert das dann. Und die andere Seite sagt, nein, das können wir so nicht machen, sondern wir brauchen eben gerade diese öffentlichen Investitionen, um das abzufedern.

Marco Herack:

Gibt es tatsächlich Leute, die sagen, dass das so richtig nur der Markt regeln soll?

Sebastian Dullien:

Na ja, ich bin mir jetzt nicht sicher, ob es da Leute gibt, die sagen, wir brauchen überhaupt gar keine öffentlichen Investitionen. Aber das Maß der öffentlichen Investitionen und der Förderprogramme für jetzt so was wie Heizungsumbau, da gibt es doch einen sehr großen Dissens.

Marco Herack:

Okay.

Sebastian Dullien:

Aber ich vermute ehrlich gesagt, dass du auch Leute findest, die sagen, was soll das alles, wir brauchen einen Zertifikatspreis für alles und dann wird der Markt den Rest schon regeln.

Marco Herack:

Wie soll denn das finanziert werden? Wir haben ja auf der einen Seite hier die CO₂-Bepreisung, da kommt Geld rein und dann zahlen wir einen Bonus wieder aus. Ist das Ding damit dann erst mal geregelt?

Sebastian Dullien:

Also wir beim IMK würden sagen, nein, das ist jetzt ein guter Ansatz, das zu machen, aber darüber hinaus brauchst du eben die Investitionen in die verschiedenen Netze, in die Verkehrsinfrastruktur und so weiter und auch gewisse Förderprogramme. Und die musst du eben woanders raus bezahlen, die musst du aus dem allgemeinen Haushalt bezahlen. Und – das wird die Hörerinnen und Hörer jetzt nicht überraschen – wir sind auch der Meinung, dass man das zum Teil eben auch dann über Schulden finanzieren kann im Moment, wo die Schulden so sehr billig sind, wie sie jetzt sind. Weil das ist halt auch so, dieser Klimaschutz und auch der Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft, der ist ja etwas, was auch den künftigen Generationen zugutekommt. Und insbesondere, weil die Schulden sich quasi selber entwerten im Moment bei der Konstellation aus Wachstum und Negativzinsen, die wir haben, kann man das dann durchaus, muss das nicht alles heute aus den laufenden Steuereinnahmen finanziert werden.

Marco Herack:

Wissen wir denn, wie das in der Bevölkerung ausschaut in Sachen Akzeptanz für eine Klimabepreisung? Also da wird uns ja in den nächsten Jahren noch mehr erwarten, nicht nur per direkter Bepreisung, sondern auch an Regularien.

Sebastian Dullien:

Ja, ich glaube, das kommt sehr stark darauf an, wie du die Fragen stellst und wie du es framest. Also wenn du sagst: „Sind Sie für höhere Benzinpreise?“, dann sagen die meisten Leute, nein, finde ich jetzt nicht so eine gute Idee. Wenn man den Leuten dann sagt, na ja, also wie fänden Sie es, wenn wir Ihnen Geld, eine Klimaprämie geben und dafür die Benzinpreise etwas steigen lassen, dann sieht das schon ganz anders aus. Und wenn du dann noch fragst, ja, wie fänden Sie es, wenn vor Ihrem Haus alle zehn Minuten ein Bus fährt und der ist günstig und dafür würde das Benzin teurer und Sie würden eine Klimaprämie bekommen, um das auszugleichen, dann hast du wieder ein anderes Ergebnis. Also das hängt sehr von der Fragestellung ab.

Marco Herack:

Also auch die Studien, die zu dem Thema rauskommen, was die Akzeptanz betrifft, sollte man dann erst mal auf die Art der Fragestellung abklopfen?

Sebastian Dullien:

Das auf jeden Fall, genau. Und dann hängt es natürlich auch ein bisschen davon ab, was wir gerade für andere Entwicklungen haben. Also zurzeit ist der Benzinpreis

ja ohnehin ziemlich deutlich gestiegen, weil wir letztes Jahr, ich weiß, die ein oder andere erinnert sich vielleicht, da gab es ja zeitweise sogar negative Ölpreise. War jetzt eine Kuriosität, aber es gab eben Zeiten, wo der Ölpreis sehr, sehr niedrig war und damit auch das Benzin recht günstig war. Und das hat sich jetzt wieder gedreht. Der Benzinpreis ist ohnehin gestiegen und dann kamen jetzt noch diese fast 8 Cent zum Jahresbeginn drauf. Und in so einer Situation sind die Leute natürlich dann irgendwie empfindlicher, was Benzinpreiserhöhungen angeht, als in anderen Situationen.

Marco Herack:

Ja gut, die Bahnpreise werden ja auch immer teurer in den letzten Jahren. Das wurde jetzt teilweise ausgesetzt. Also es ist ja nicht so, dass nur der Benzinpreis teurer wird.

Sebastian Dullien:

Das stimmt. Und der Benzinpreis ist tatsächlich, wenn man das so kaufkraftbereinigt, also sagt, was ist das im Vergleich zu anderen Kosten des täglichen Lebens, ist Benzin eigentlich über die vergangenen Jahre günstiger geworden und nicht teurer, also im Trend. Und das ist bei der Bahn nicht der Fall gewesen.

Marco Herack:

Aber ist ja eine absurde Situation, wenn man das vom Ziel her denkt, das erreicht werden soll.

Sebastian Dullien:

Ja, ja klar. Also von daher, es wäre wahrscheinlich auch besser und verträglicher gewesen, wenn der Benzinpreis, ja, jedes Jahr ein bisschen gestiegen wäre. Dann wären wir vielleicht auch heute anders und weiter. Die Benzinpreiserhöhung hat ja eine sehr lange Geschichte. Das hat ja zu der ersten Schröder-Regierung 1998, als die gewählt worden ist, da haben die SPD und die Grünen ja beschlossen, dass man den Benzinpreis und andere Energiepreise langsam steigen lassen würde und dafür dann die Lohnnebenkosten senkt. Und da waren auch verschiedene Stufen angedacht und beschlossen, aber das war damals schon so unpopulär, dass es in der zweiten Legislaturperiode gar nicht mehr weitergemacht worden ist. Dann war Benzin tatsächlich relativ günstig und in der Zeit haben auch sehr viele Autohersteller sich überhaupt nicht drum gekümmert, dass ihre Autos weniger verbrauchen. Das sieht man auch in den Zahlen zum Flottenverbrauch. Dann sind eben einfach größere Autos gekauft worden oder der technische Fortschritt ist da reingegangen, dass die mehr PS hatten. Und das wäre natürlich jetzt so rückblickend, wenn man da einfach jedes Jahr ein paar Cent draufgelegt hätte, dann hätten wir vielleicht inzwischen schon Autos, die sparsamer wären und vielleicht wären die Leute auch besser dran gewöhnt.

Marco Herack:

Just heute kursiert hier auf Twitter ein Video mit Angela Merkel vor vielen Jahren, wo sie mehr oder weniger gesagt hat, ja, wir müssen da was tun und je länger wir nichts tun, desto teurer wird es dann, für diejenigen, die was tun müssen. Nun ist sie natürlich Kanzlerin gewesen und wir sind jetzt vor der Situation, dass wir scheinbar

nun doch viel mehr tun müssen, als wir tun müssten, hätte man in ihrer Kanzlerschaft schon was getan. Ich hoffe, der Satz war noch irgendwie verständlich.

Sebastian Dullien:

Ja, wahrscheinlich kommt der Satz – ich habe es jetzt nicht gesehen auf Twitter – ich vermute, es kommt aus ihrer Zeit als Bundesumweltministerin.

Marco Herack:

Genau. Ja. Wo man halt schon sieht, also dass die Politik da, na ja, etwas halt nicht getan hat, was sie, na ja, zumindest hätte tun sollen. Aber das ist auch jetzt der Punkt. Je länger wir auch jetzt wieder damit warten, etwas zu unternehmen, desto teurer wird es dann wieder hinten raus.

Sebastian Dullien:

Du hast ja völlig recht, je später wir einsteigen in den Klimaschutz, desto teurer wird es, weil wir jedes Jahr mehr abbauen müssen. So. Das ist eine richtige Beobachtung. Wir haben noch so ein CO₂-Budget übrig für uns und wenn ich jetzt einfach noch mal drei Jahre so weitermache, wie ich bislang gewirtschaftet habe, dann ist davon schon viel mehr aufgebraucht. Jetzt ist aber die Frage; folgt daraus, dass der CO₂-Preis besser am 1. 7. steigt als am 1. 12. und besser am 1. 12. als irgendwann, ja, Ende nächsten Jahres. Und das wiederum ist nicht ganz so einfach oder die Schlussfolgerung ist, glaube ich, dann falsch. Denn diese Erhöhung des Benzinpreises nächste Woche oder zum 1. 7., die würde wahrscheinlich kurzfristig überhaupt gar nicht viel bringen. Klar, ein bisschen können die Leute drauf reagieren und vielleicht werden sie ein bisschen weniger fahren, aber eigentlich, die großen Änderungen kommen erst mit einer gewissen Zeit. Von daher ist es eigentlich wichtiger, dass der Pfad für den CO₂-Preis steiler nach oben geht, als er es bislang geht und dass auch klar gesagt wird, auch nach 2026, da wird er eher steigen, auch wenn da ein Handel kommt. Und es wird nicht mehr das passieren, was wir schon mal gesehen haben im Industriebereich, dass der CO₂-Preis dann durch dieses Handeln nahe 0 Euro fällt, weil irgendwie die Wirtschaft schlecht läuft oder andere Besonderheiten auftreten. Und dieser Pfad ist eigentlich viel, viel wichtiger. Und dass die Leute den kennen, dass der denen klar kommuniziert wird und dass sie dafür planen können. Weil dann kann ich sagen beim nächsten Auto, ich überlege, ob ich jetzt ein Auto kaufe, oder ich kaufe ein E-Auto oder ich kaufe ein Auto, was viel, viel weniger verbraucht oder ich baue eine neue Heizung ein. Aber all das kann ich ja in den nächsten Monaten überhaupt nicht tun, sondern da kann ich nur dadurch reagieren, dass ich vielleicht ein bisschen vorsichtiger fahre, ein bisschen weniger fahre und die Heizung ein Grad runterdrehe. Aber das ist alles nicht das, was uns wirklich dann voranbringt. Also ja, wir müssen schnell was zum Klimaschutz tun, aber das bedeutet nicht automatisch, dass diese Bepreisung so schnell wie möglich jetzt höher liegen muss als bislang auf dem Pfad.

Marco Herack:

Na, ich glaube, Fridays for Future würde dir da widersprechen.

Sebastian Dullien:

Ja, ich glaube schon. Die sagen halt, man muss so schnell wie möglich so viel wie möglich tun und so viel wie möglich Instrumente auch greifen lassen. Wir haben ja

eben schon von dieser Elastizität gesprochen, also die Art, wie auf eine Preisveränderung reagiert wird. Und aus allen Studien wissen wir, dass eben kurzfristig viel, viel, viel weniger reagiert wird als mittel- und langfristig.

Marco Herack:

Was so die Verlässlichkeit betrifft, ist es ja so eine Sache, wenn man jetzt sagt, man beschleunigt die CO₂-Preiserhöhung oder man macht viel höhere Stufen in kürzerer Zeit. Das heißt also, man müsste da schon auch so ein Statement dann einbringen, dass das jetzt dann auch erst mal wirklich so umgesetzt wird. Nicht, dass wir in einem Jahr dann wieder dastehen und sagen, jetzt muss er aber noch mehr steigen.

Sebastian Dullien:

Jetzt muss noch mehr steigen, das kann natürlich passieren. Und das ist ja jetzt auch schon so angelegt; wenn die Ziele nicht eingehalten werden, dann muss da noch mal nachgesteuert werden. So steht es auch, glaube ich, wenn ich mich richtig erinnere, im Klimaschutzgesetz drin. Aber klar, du hast im Grunde recht, es wäre schöner gewesen, von Anfang an 2019, als dieses Gesetz gemacht wurde, schon da einen verlässlichen Pfad einzuziehen und auch einen verlässlichen Pfad einzuziehen, der durchaus über das Jahr 2026 hinausgeht. Also was danach passiert, ist ja im Moment vollkommen offen. Aber selbst, wenn man sich jetzt ein neues Auto kauft, wird man wahrscheinlich davon ausgehen, dass das über das Jahr 2026 hinaus hält. Also Autos werden ja normalerweise in Deutschland deutlich länger als 6 Jahre genutzt.

Marco Herack:

Ja, ich frage mich das halt auch deswegen, weil in der Industrie wird es ja über diesen Zertifikatehandel geregelt und das soll ja später auch für den Bürger kommen. Aber da habe ich jetzt so den Eindruck, das ist ähnlich unzuverlässig von der Projektion her. Jetzt stehen da die Preise über 50 Euro, es gibt da wirklich keine so richtig gute Lösung, wie man diese Preiserwartung steuern kann.

Sebastian Dullien:

Wir haben beim IMK immer gesagt, dass eigentlich deshalb ein Steuerpfad, also eine festgelegte Steuer sinnvoller wäre und dann eher ein bisschen mehr, um die Ziele einzuhalten als zu wenig oder meinetwegen eine Mindestbesteuerung, die man dann automatisch nachbessert. Aber dass man eben nicht diese Geschichten hat, diese sehr volatilen Preise. Diese Schwankungsanfälligkeit wird inzwischen auch interessanterweise von den Ökonomen anerkannt, die sich immer für diesen reinen Handel ausgesprochen haben, weil das halt wirklich nicht besonders hilfreich ist, wenn dann in einer Rezession, weil die Wirtschaft runtergeht und weniger CO₂ ausgestoßen wird, dass dann der Preis auf 5 Euro noch da drunter fällt. Und die sagen jetzt halt auch, man soll entweder Mindestpreise machen bei diesem Handel. Oder es gibt dann auch Vorschläge, wo die sagen, na ja, dann lasst uns doch eine Zentralbank einführen und wenn der Preis zu niedrig fällt, dann kauft die Zentralbank diese CO₂-Zertifikate auf. Ich bin da dann immer ein bisschen skeptisch und sage, wenn ihr es so kompliziert macht, warum dann nicht einfach eine gute Steuer, die dann verlässlich und vorhersehbar ist.

Marco Herack:

Also wenn man dann irgendwann Unter- und Oberpreise eingeführt hat, ob nun verordnet oder über eine Zentralbank, die sich das zurechtkauft oder -verkauft, also irgendwo landen wir doch da immer beim Gleichen.

Sebastian Dullien:

Ja, also ich würde auch sagen, dass dann am Ende der Unterschied nicht mehr so wahnsinnig groß ist, aber es ist dann für viele Menschen einfach noch mal schwieriger zu durchschauen.

Marco Herack:

Bei der Industrie kann man ja sagen, das sind Unternehmer, die müssen auch mit so einer gewissen Schwankung einfach auch umgehen können als Unternehmen, wenn sie denn nicht zu explosiv ist. Also wenn da jetzt 200 Euro statt 50 Euro steht, da würde man ja vielleicht dann doch drüber nachdenken, ob so ein Zertifikathandel in der Form Sinn macht. Aber für den Bürger wäre es doch schon sinnvoller zu sagen, okay, wir machen hier einen Preis, den kannst du so und so erwarten und dann kann man ja vielleicht sogar noch eine Spanne durchgeben, wo man sagt, also falls wir unser CO2-Budget soundso überschreiten, na ja, dann müssen wir den Preis soundso anpassen. Ja, das kann man doch grafisch so darstellen, dass jeder das kapiert und dann weiß jeder, was in der Zukunft Sache ist.

Sebastian Dullien:

Ja. Das würde ich auch genau so sagen, wie du das gerade gesagt hast.

Marco Herack:

Wunderbar.

Sebastian Dullien:

Und darum fände ich das eben auch eigentlich den besseren Ansatz hier.

Marco Herack:

Sebastian Dullien, ich danke dir für das Gespräch.

Sebastian Dullien:

Danke dir.

Marco Herack:

Wenn er mir Recht gibt, dann müssen wir diesen Podcast beenden. Das war die letzte Folge ...

Sebastian Dullien:

Du meinst, das kommt nicht so oft vor, Marco.

Marco Herack:

Nein. Nein. Das war nicht die letzte Folge, aber wenn ihr zu dem Thema noch ein paar Ideen habt, wie wir das am besten gestalten können oder, ja, wie man auch vor allen Dingen dem Bürger das so vermitteln kann und der Bürgerin, dann könnt ihr uns antickern @boeckler_de, ist bei Twitter und E-Mail ist

systemrelevant@boeckler.de. Also Hinweise, Korrekturen, Anregungen, Ideen für die Zukunft – schickt sie uns. Und Sebastian findet ihr auf Twitter als @SDullien, also Sebastian Dullien. Vielen Dank fürs Zuhören. Euch eine schöne Zeit und bis bald.

Sebastian Dullien:

Danke fürs Moderieren, Marco. Bis bald. Tschüss.

Marco Herack:

Tschüss.