

Knopf, Brigitte

**Article**

## Klima- und Transformationsfonds: Finanzierung in Zukunft verschoben

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Knopf, Brigitte (2024) : Klima- und Transformationsfonds: Finanzierung in Zukunft verschoben, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Sciendo, Warsaw, Vol. 104, Iss. 9, pp. 588-, <https://doi.org/10.2478/wd-2024-0151>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/306441>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

## Klima- und Transformationsfonds

## Finanzierung in Zukunft verschoben

Der Klima- und Transformationsfonds (KTF) ist ein wichtiges Finanzierungsinstrument für die Transformation zur Klimaneutralität, nicht nur für die Industrie, sondern vor allem auch, um einen fossilen Lock-in bei den privaten Haushalten zu vermeiden. Der Entwurf des Wirtschaftsplans für den KTF, der im Zuge der Verhandlungen für den Haushalt 2025 vorgelegt wurde, zeigt die Finanzierungsprobleme dieser Transformation deutlich. Der KTF speist sich im Wesentlichen aus drei Quellen: den Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel (EU-ETS), denen aus der nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt. Für den KTF hatte die Bundesregierung ursprünglich die nicht genutzten Corona-Kredite als 60 Milliarden-Finanzspritze vorgesehen, was das Bundesverfassungsgericht aber als nicht zulässig erklärt hat. Seitdem knirscht es beim KTF an mehreren Stellen.

An zwei Stellen hat man sich etwas Luft verschafft, aber nicht wirklich eine zukunftsfähige Lösung gefunden. Zum einen wurde die Finanzierung der EEG-Umlage in den Kernhaushalt verschoben. Allerdings ist hier ab 2027 die Finanzierung unklar und im Entwurf ist vorgesehen, dass dann direkt oder indirekt wieder Gelder aus dem KTF zur Finanzierung der EEG-Umlage aufgebracht werden müssen. Das Problem ist nur verschoben. Zum anderen wird mit einer „globalen Minderausgabe“ geplant. De facto heißt das, dass statt 34,5 Mrd. Euro nur 25,5 Mrd. Euro für Programmausgaben zur Verfügung stehen, rund ein Viertel weniger. Man geht also schon bei der Planung davon aus, dass nicht alle Fördermittel abgerufen werden. Zwar ist das in der Vergangenheit oft der Fall gewesen, aber mit diesem Umstand zu rechnen, ist problematisch. Programme sollten vielmehr so ausgestaltet sein, dass ein hoher Mittelabruf stattfindet, da sonst die erwünschte Klimawirkung nicht eintritt.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nicht zuverlässig berechenbar sind. In der Vorausschau wurden die Einnahmen aus dem EU-ETS beispielweise gegenüber der letztjährigen Planung um Milliardenbeträge nach unten korrigiert. Die Preise im EU-ETS sind volatil, der Konjunkturinbruch kann hier tendenziell zu geringeren Preisen und damit zu geringeren Mitteln für den KTF führen. Ein Fragezeichen steht ab 2027 auch hinter der zweiten Finanzierungsquelle, der nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung, wenn der zweite euro-

päische Emissionshandel (EU-ETS2) – also die Schaffung eines neuen Emissionshandels im Wesentlichen für Gebäude und Straßenverkehr – eingeführt und die Höhe des Preises unsicher ist.

Angesichts der knappen Kassen ist eine zielgerichtete Förderung umso wichtiger. Bisher haben von Förderprogrammen vor allem reichere Haushalte profitiert, beispielsweise über die Kaufprämie für E-Autos. Nun kommt es aber darauf an, einen fossilen Lock-in bei Haushalten zu vermeiden, gerade auch mit Blick auf die Einrichtung des EU-ETS2. Deshalb müssen die Mittel jetzt zielgerichtet denjenigen zugutekommen, die eine Förderung wirklich benötigen. Das ist gerade bei der Gebädeförderung wichtig, die mit 14,3 Mrd. Euro den größten Einzelposten darstellt. Mit dem einkommensabhängigen Bonus beim Heizungstausch wurde schon ein guter Schritt gemacht, dieser Ansatz sollte aber auch auf die Förderung für Sanierungen ausgeweitet werden.

Neben Förderprogrammen sind auch Investitionen in Infrastruktur entscheidend. Positiv ist, dass beispielsweise das Fördervolumen bei der Transformation der Wärmenetze aufgestockt wurde, allerdings wird der Betrag nicht ausreichen. Zudem wurde praktisch der gleiche Betrag bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur eingespart. Insgesamt werden die Ausgaben in Infrastruktur nicht in dem Maße getätigt, wie wir sie bräuchten. Auch die Bahn ist indirekt von den Haushaltskürzungen betroffen. Hier steht zu befürchten, dass Bahnfahrten teurer wird, um die höheren Trassenpreise zu bezahlen – was das Ziel konterkariert, bezahlbare und CO<sub>2</sub>-arme Alternativen zum Autofahren zu schaffen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Finanzierungsfrage der Transformation zur Klimaneutralität ungelöst ist und in die Zukunft verschoben wurde. Ohne Sicherstellung der Finanzierung werden aber die dringend notwendigen Investitionen in den Erhalt und Aufbau der neuen Infrastruktur und in zielgerichtete Förderprogramme für Haushalte nicht getätigt werden können. Die Debatte zur Finanzierung ist in vollem Gange. Die Vorschläge reichen dabei von klassischen Instrumenten wie Steuern und Abgaben über Schulden und Sondervermögen bis hin zu einer einmaligen Vermögensabgabe. Auch der Abbau von klimaschädlichen Subventionen könnte eine Einnahmequelle sein. Wie ein neu veröffentlichter Bericht zeigt, entgehen dem Staat beispielsweise Einnahmen von 9,6 Mrd. Euro durch die Steuervergünstigung für Dieselmotoren. Klar ist jedenfalls: mit den Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Preis allein wird die Transformation nicht zu stemmen sein.

© Der/die Autor:in 2024. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht ([creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.