

CO2-Steuer

## Klimaschutz per Vermögenssteuer

Eine CO2-Bepreisung allein ist weder sozial gerecht noch ökologisch sinnvoll. Nur wenn der Staat massiv in Infrastruktur und Wohnraum investiert, gelingt die Wende.

Ein Gastbeitrag von **Tom Krebs**

28. August 2019, 15:51 Uhr / [199 Kommentare](#) / 

*Deutschland diskutiert die Einführung einer CO2-Bepreisung. Im besten Fall hätte das zur Folge, dass der Verbrauch von CO2-intensiven Treibstoffen und Produkten zurückgeht, weil sie zu teuer werden. Aber führt dies am Ende zu einer sozialen Spaltung, weil sich nur reiche Bürgerinnen und Bürger die Energiewende leisten können? Dieser Frage geht Tom Krebs nach, der Volkswirtschaft an der Universität Mannheim lehrt.*

Für viele Politikbeobachter ist es ausgemachte Sache, dass das Klimakabinett am 20. September den Einstieg in die CO2-Bepreisung in den Bereichen Verkehr und Wärme beschließen wird. Aus ökologischer und gesellschaftspolitischer Sicht ist diese Entscheidung jedoch nur sinnvoll, wenn gleichzeitig klimafreundliche, öffentliche Investitionen ausgeweitet werden. Ohne solche begleitenden Maßnahmen läuft die CO2-Bepreisung Gefahr, die soziale Gerechtigkeit zu schwächen und ihre ökologische Lenkungswirkung zu verfehlen.

Die gesellschaftliche Problematik einer CO2-Bepreisung wird deutlich, wenn man eine Pendlerin betrachtet, die ganz klassisch mit dem Auto zur Arbeit fährt. Eine Anhebung der Mineralölsteuer wird Benzin- und Dieselpreise erhöhen und somit ihre Fahrtkosten steigern – der Preis der Nutzung des Verkehrsmittels mit hoher CO2-Emission ist gestiegen. Als Reaktion wird die Pendlerin wahrscheinlich ihr Verhalten ändern, doch wie genau, das hängt stark von der jeweiligen Lebenssituation ab.

Ein typisches Beispiel ist die Polizistin mit niedrigem oder mittlerem Einkommen, die am Strandrand mit schlechter Bahnverbindung wohnt und fast täglich zur Arbeit in die Stadt fahren muss. Sie wird ihr Verhalten kaum ändern können und muss die gestiegenen Benzinkosten in Kauf nehmen. Ein Vorschlag ist nun, die Einnahmen aus der Sondersteuer auf Mineralöl an die

**TOM KREBS**

Professor für  
Makroökonomik und  
Wirtschaftspolitik  
Universität Mannheim

Bürgerinnen und Bürger als Klimabonus zurückzuzahlen. Doch selbst mit einem solchen Klimabonus bleibt die Tatsache bestehen: Ohne ein gut ausgebautes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wird es für die Polizistin häufig keine klimafreundliche Alternative geben – die CO2-Bepreisung verfehlt ihre ökologische Lenkungswirkung.

Ganz anders ist die Situation einer etablierten Rechtsanwältin mit hohem Einkommen, die auch zur Arbeit in das Stadtzentrum pendeln muss. Erstens ist es häufig der Fall, dass eine solche Rechtsanwältin in einer Gegend mit guter Bahnverbindung zum Arbeitsplatz wohnt. Zweitens hat die gut verdienende Rechtsanwältin die Möglichkeit, ihr brennstoffgetriebenes Auto zu verkaufen und auf Elektroautos wie etwa den Tesla S umzusteigen. Im Gegensatz zur Polizistin kann die Rechtsanwältin also viel leichter ihren Lebensstil ändern und die CO2-Bepreisung kann ihre ökologische Lenkungswirkung voll entfalten. Darüber hinaus kann sich nur die einkommensstarke Rechtsanwältin vor den zusätzlichen Kosten gestiegener Benzinpreise schützen, indem sie ihr Verhalten ändert – in diesem Sinne schwächt die CO2-Bepreisung die soziale Gerechtigkeit.

**Ob man sich anpassen kann, hängt vom Einkommen ab**

Die Beispiele zeigen, dass die Möglichkeiten, das Verhalten anzupassen, stark mit dem Einkommen korrelieren. Dies hat zur Folge, dass eine CO2-Bepreisung allein weder sozial gerecht noch ökologisch sinnvoll ist. Die CO2-Bepreisung sollte deshalb nur zusammen mit Maßnahmen eingeführt werden, welche die Alternativen der Menschen mit niedrigem und mittlerem Einkommen verbessern. Im Verkehr erfordert das den Ausbau klimafreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel, sodass die Menschen auf Bahn oder den E-Bus umsteigen können. Zugleich braucht es einen starken, öffentlichen Wohnungsbau, damit die notwendigen energetischen Sanierungen nicht einkommensschwache Haushalte aus ihren Wohnungen verdrängen.

Häufig taucht auch die Forderung nach einer Ausweitung der Forschungsförderung im Energie- und Klimabereich auf. Eine Förderung privater und öffentlicher Forschungsaktivitäten in diesen Bereichen ist ökonomisch sinnvoll, doch sollte sie nicht als Ersatz für öffentliche Investitionen angesehen werden. Nur der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs kann etwa gewährleisten, dass der ökologisch ineffiziente Individualverkehr reduziert wird. Zudem kann Forschungsförderung die soziale Gerechtigkeit sogar schwächen. Bleibt beispielsweise die Forschungsförderung im Bereich der E-Mobilität zu

allgemein, dann kann es sein, dass der aktuell sehr teure Tesla S etwas günstiger wird, aber die Weiterentwicklung des relativ preiswerten Tesla 3 im Sande verläuft. Davon würde zwar die etablierte Rechtsanwältin profitieren, aber nicht die junge Polizistin.

Die gesellschaftliche Problematik einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung steht exemplarisch für ein viel größeres Problem: Die ökologische Transformation der Gesellschaft muss Hand in Hand gehen mit einer Stärkung der sozialen Gerechtigkeit. Eine solche Jahrhundertaufgabe kann nur mit einem Staat bewältigt werden, der in drei Schlüsselbereichen präsent ist: Infrastruktur, Wohnungsbau und Forschung. Leider ist Deutschland gerade hier relativ schwach aufgestellt und eine massive Ausweitung der staatlichen Investitionen ist erforderlich, wenn die sozial-ökologische Transformation der Gesellschaft gelingen soll.

## **Eine Vermögenssteuer hätte viele Vorteile**

Verbleibt die Frage, wie die zusätzlichen Investitionsausgaben finanziert werden können. Eine Neuverschuldung des Staates wäre eine Möglichkeit, doch setzt die Schuldenbremse hier enge Grenzen und politische Mehrheiten für eine Grundgesetzänderung sind (noch) nicht in Sicht. Die Einnahmen aus einer reaktivierten Vermögenssteuer böten eine alternative Finanzierungsquelle und hätte den weiteren Vorteil, dass Aufwand und Nutzen direkt miteinander verbunden wären: Die vermögenden Haushalte und Personengesellschaften leisten einen Beitrag zur Finanzierung gesamtgesellschaftlicher Aufgaben, von denen sie langfristig am meisten profitieren.

STARTSEITE › [<https://www.zeit.de/index>]