

## V01

### Beschluss

#### Annahme

### S-Bahn auf den Nordring bringen

Um die Klimaziele zu erreichen und eine Klimakatastrophe noch einigermaßen eindämmen zu können, muss der Emissionsausstoß drastisch gesenkt werden. Die aktuellen Gesamtemissionen in Deutschland lagen 2017 bei 907 Mio. Tonnen. Und somit auf dem selben Niveau wie 2014/15. Trotz gegenteiliger Verpflichtungen der Bundesregierung gegenüber internationalen Klimaschutzabkommen werden CO<sub>2</sub>-Emissionen derzeit also nicht gesenkt. Es zeigt sich, dass es aktuell keinen wirkungsvollen Mechanismus gibt, der uns Emissionen einsparen lässt. Um dem entgegenzuwirken, schlagen wir eine Bepreisung von Emissionen vor. Diese soll ergänzende zum bestehenden Emissionshandel eingeführt werden und jene Sektoren abdecken, die aktuell nicht darunter fallen. Die Emissionsbepreisung soll in seinem Aufbau so gestaltet werden, dass aus den Einnahmen sozial Schwächere entlastet werden. Personen mit einem hohen Emissionaufkommen werden finanziell stärker belastet.

Konkret fordern wir eine umfassende Besteuerung von CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit 45 Euro pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub>, welche bis zum Jahr 2030 kontinuierlich auf 180 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ansteigen soll, welche in allen Sektoren (Strom, Heizung, Industrie und Transport) zusätzlich zu bereits existierenden umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa dem Emissionshandel eingeführt werden soll. Eine sofortige Erhebung von 205 Euro pro Tonne würde die Anpassungsfähigkeit privater Haushalte überlasten, weswegen wir eine schrittweise Annäherung an diesen Steuersatz bevorzugen.

Bei einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub> Ausstoß von 8,89t pro Jahr und Kopf in Deutschland, würde dies, ohne die Berücksichtigung einer sukzessiven Verhaltensanpassung, bei 45 Euro Steuer ein Steueraufkommen von 32,8 Milliarden Euro ergeben. Wir schätzen, dass sich der geringere CO<sub>2</sub> Ausstoß durch die Verhaltensanpassung der Bevölkerung mit dem Aufkommen durch die sukzessive Erhöhung des Steuersatzes in etwa die Waage halten. CO<sub>2</sub> Ausstoß steigt mit höherem zur Verfügung stehenden Einkommen bei Privatpersonen kontinuierlich an, jedoch würden Menschen mit geringerem Einkommen, wie bei allen Konsumsteuern, einen größeren Prozentsatz ihres jeweiligen Einkommens für diese CO<sub>2</sub>-Steuer aufwenden müssen, weswegen wir und auch für einen umfangreichen Sozialausgleich, finanziert aus dem Steueraufkommen, empfehlen, welchen wir später genauer erläutern.

Überproportional stark würden auch Pendler\*innen, sowie Menschen, deren Wohnung nicht an das Gasnetz angeschlossen ist, belastet. Diese sollen bei sozialer Bedürftigkeit aus einem später erläuterten Topf zur Härtefallmilderung bezuschusst werden. Dieses Steuerkonzept sorgt zum einen für einen enormen Mittelzuwachs für den Staat um die Klimakrise und soziale Ungerechtigkeiten zu bekämpfen und sorgt gleichzeitig für einen starken finanziellen Anreiz bei der Bevölkerung den jeweiligen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken. Da bei sehr hohen Einkommen die Preiselastizität der Nachfrage nach CO<sub>2</sub> Ausstoß jedoch immer geringer wird, was heißt, dass Menschen mit sehr viel Geld sich durch erhöhte Preise weniger stark vom CO<sub>2</sub> Ausstoß abhalten lassen, schlagen wir im Weiteren auch noch einige ordnungspolitische

Maßnahmen vor, mit dem der CO<sub>2</sub> Ausstoß der obersten Einkommenschichten eingedämmt werden könnte.

Die bisherigen Erfahrungen des Emissionshandels zeigen ein schwieriges Bild. Zum einen sind die Reduktionsziele des ETS (21 Prozent von 2005-2020) zu wenig ambitioniert, um die Ziele des Klimaschutzabkommen von Paris zu erreichen. Zum anderen zeigen sie, dass die Wirksamkeit des ETS für den Klimaschutz bisher gering war und die Wirkungen der letzten Reform vom April 2018 zur Erreichung der Klimaschutzziele zu spät kommen.

Kostenlos ausgegebene Zertifikate, führten in der Kombination mit zu niedrig angesetzte Einsparzielen, zu geringer Nachfrage an Zertifikaten und damit zu niedrigen CO<sub>2</sub>-Preisen und Zertifikatsüberschüssen. Dadurch erlangte die energieintensive Industrie zwischen 2008 und 2014 zahlreiche ungerechtfertigte Gewinne in Höhe von 4,5 Milliarden Euro. Ein Beispiel ist der Verkauf von kostenlos zugeteilten oder günstig eingekauften Emissionszertifikaten. Dies wiederum bedeutet eine kostenlose Zuteilungen und niedrige Kosten für ETS-Zertifikate, was zu weniger Geld und Anreize für Investitionen führt. Nichtsdestotrotz ist der Emissionshandel im Bereich der stark emittierenden Sektoren das adäquate Mittel zur Reduktion von CO<sub>2</sub>. Jedoch müssen die Ziele hochgeschraubt werden. Die fehlenden Maßnahmen müssen nachjustiert werden und die bisherigen Fehler eingestellt.

Und selbst wenn eine Wirksamkeit des Emissionshandelssystems zukünftig gegeben sein sollte, deckt dieses System immer noch nur knapp die Hälfte der in der EU verursachten Treibhausgasemissionen ab, zumal bisher nur die Energiewirtschaft und die energieintensive Industrie im Emissionshandel umfasst sind. Eine Ausweitung des Emissionshandels auf die bisher nicht erfassten Betriebe des produzierenden Gewerbes, sowie die Sektoren Verkehr und Gebäude gilt nach aktuellen Einschätzungen (Stiftung Umweltenergierecht, DIW u.a.) als nicht praktikabel. Um dennoch die Emissionsreduktion auch in diesen Sektoren deutlich zu steigern und eine Erreichung der Klimaziele über alle Sektoren hinweg zu erzielen, fordern wir eine CO<sub>2</sub>-Steuer. In den vom Emissionshandel erfassten Bereichen, sollte die CO<sub>2</sub>-Steuer in Form eines Mindestpreises erhoben werden, den die CO<sub>2</sub>-Zertifikate nicht unterschreiten dürfen. Dieser Mindestpreis steigt mit der Zeit an. Im Bereich Gebäude und Verkehr wird eine CO<sub>2</sub>-Steuer gesetzt, die ebenfalls im Zeitverlauf ansteigt. Mit der Erhebung der CO<sub>2</sub>-Steuer in allen Sektoren erreichen wir, dass insbesondere im wettbewerblichen Bereich Emissionseinsparungen erzielt werden können, ohne einen unmittelbaren Anstieg der Verbraucher\*innenpreise zu bewirken.

Klimafreundliche Produktionsformen zur Vermeidung der Mehrbelastung durch die CO<sub>2</sub>-Steuer werden somit zum Wettbewerbsvorteil. In den Bereichen, in welchen die CO<sub>2</sub>-Steuer unmittelbar die Endverbraucher\*innen belastet (Heizen, fossile Treibstoffe) ist die Flankierung mit Einzelmaßnahmen und Anreizsystemen zum Umstieg auf klimafreundliche Alternativen unerlässlich. Neben der unmittelbaren Wirksamkeit ist das preissetzende Instrument der CO<sub>2</sub>-Steuer dem mengenbasierten Instrument des Emissionshandels deutlich überlegen, weil es Planbarkeit und Investitionssicherheit für alle Akteur\*innen bringt. Der vorab festgelegte Anstieg des CO<sub>2</sub>-Preises schafft ein Umfeld, in dem frühzeitige Investitionen in klimafreundliche Technologien getätigt werden, ohne dass ein Preisverfall wie im Emissionshandel befürchtet werden muss. Durch begleitende, direkte Anreizsysteme (EEG, Kaufprämie für klimafreundliche Heizungssysteme etc.), öffentliche Ausgaben für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur und die fortbestehende Mengenbegrenzung des EU-ETS im Energie- und Industriebereich kann die Erreichung der Klimaziele sichergestellt werden. *Mittelverwendung*

Die Mittelverwendung der Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Steuer sollen in verschiedene Bereiche gegliedert werden.

#### *Direkter Sozialausgleich*

Der hauptsächliche Sozialausgleich, um die Regressivität einer CO<sub>2</sub>-Steuer zu bekämpfen, kommt nach unserem Konzept aus einer pauschalen Transferleistung in Höhe von 200€ an alle Einwohner\*innen des Landes. Von den obersten 10 Prozent der Einkommensbezieher\*innen, sollen diese 200 Euro über die Einkommenssteuer wieder zurück an den Staat fließen. Dieser Betrag soll sich im Gegensatz zur Steuer nicht sukzessiv ansteigen. Es wird aber jährlich überprüft, ob eine Anpassung der Transferleistung und ggf. Erhöhung aus sozialen Gründen notwendig ist.

In unserer Überlegung, was eine sozial gerechte CO<sub>2</sub>-Steuer ausmachen würde, kamen wir zu dem Ergebnis, dass es eine Steuer sein muss, welche Mehrbelastung in der unteren Einkommenshälfte ausschließt, sowie jenen zu Gute kommt, welche in Zukunft am meisten an den Folgeschäden des Klimawandels leiden werden, also Menschen mit geringen finanziellen Mittel, sowie nachfolgenden Generationen. Dies erfüllen wir mit diesem Konzept. Um dem Vorwurf vorzubeugen, die Transferzahlung in dieser Höhe würde nicht reichen um untere Einkommenschichten fair auszugleichen: Es ist richtig, bei einem durchschnittlichen pro Kopf Ausstoß von 8,89 Tonnen CO<sub>2</sub> und einer Steuer von 45 Euro pro Tonne entstände eine Mehrbelastung von 200 Euro, wenn die Person unter Medianeinkommen verdienen, also von der Ausgleichszahlung profitieren würde. Hier handelt es sich jedoch um einen Durchschnittswert, welcher durch Menschen mit enormen CO<sub>2</sub>-Ausstoß in die Höhe getrieben wird. Menschen aus der unteren Einkommenshälfte haben normalerweise einen wesentlich geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung berechnet etwa in seinem Konzept bei einer Steuer von 35 Euro und einer Pauschalzahlung von 80 Euro pro Person und Jahr einen positiven Nettoeffekt für die gesamte untere Einkommenshälfte.

Dieses Konzept stellt eine enorme Erleichterung für Familien dar, da Kinder ab Geburt von der jährlichen Ausgleichszahlung profitieren, aber nochmal einen wesentlich geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß vorzuweisen haben, als Erwachsene. Des Weiteren stellt die finanzielle Mehrbelastung dieser Steuer aufgrund höherer Lebenshaltungskosten die Bewohner\*innen urbaner Gebiete tendenziell schlechter als die Landbevölkerung. Dies wird nach unserer Einschätzung allerdings dadurch ausgeglichen, dass es für die Stadtbevölkerung durch den sehr viel besseren ÖPNV leichter ist, im Transportsektor CO<sub>2</sub> einzusparen als für die Landbevölkerung.

#### *Fonds/Härtefallregelung*

Um Härtefälle, welche durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung besonders hart getroffen werden, abzufedern, wollen wir einen Fond einrichten, aus welchem diese Menschen finanziell bezuschusst werden. Die Ausgestaltung ist hierbei offen, eine Bedürftigkeitsprüfung soll dabei vermieden werden. Zum einen geht es um die Bevölkerung des ländlichen Raums ohne ausgebauten ÖPNV, welche etwa zur Arbeit pendeln müssen. Sofern die Notwendigkeit der Bezuschussung besteht, welche etwa auch an einen Verdienst unter Medianniveau gekoppelt werden kann, sollen diese zum einen für den Kauf eines wesentlich umweltfreundlicheren Autos bezuschusst werden.

Menschen, welche eine Ölheizung besitzen und bezuschusst werden müssen, sollen eine Abwrackprämie für ihre Heizung erhalten oder, sollte die Wohnung noch nicht ans Gasnetz angeschlossen sein, eine für die Beheizung des Wohnraums angemessene Bezuschussung erhalten. Weitere begründete Härtefälle sollen mit Hilfe der zuständigen Beratungsstellen möglichst schnell und unkompliziert finanzielle Hilfe bieten. *Weitere Maßnahmen zur Emissionsreduktion*

Neben der direkten Rückvergütung der Einnahmen aus der Emissionsbepreisung wird ein Teil der Mittel direkt für CO<sub>2</sub> neutrale Maßnahmen verwendet. Dies soll vor allem durch die Investition in die Daseinsvorsorge geschehen. Dadurch profitieren vor allem diejenigen, die auf staatliche Angebote und Infrastruktur angewiesen sind.

Aus den Mitteln zur weiteren Reduktion von Emissionen sollen verschiedene Bereiche und politischen Anwendungen gefördert werden. So sollen vor allem Kommunen zusätzliche Gelder bekommen, wenn sie Projekte und Förderungen zur Emissionsneutralität umsetzen. Damit der ÖPNV endlich den Durchbruch als attraktivere Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) schafft, muss er nicht nur massiv ausgebaut werden, sondern auch kostenfrei für alle zugänglich sein. Der kostenfreie ÖPNV wäre das Rückgrat einer Verkehrspolitik, die das Ziel hat, allen den gleichen Zugang zu klimafreundlicher Mobilität zu ermöglichen. Auf dem Weg zu diesem Ziel stehen verschiedene spannende Ansätze, die aus den Einnahmen einer CO<sub>2</sub>-Steuer mitfinanziert werden könnten. Neben der Kostenfreiheit für einzelne Nutzer\*innengruppen (z.B. Auszubildende, Studierende, Renter\*innen etc.), sollen Mobilitätsgutscheine für alle eingeführt werden. Diese jährlich ausgegebenen Gutscheine würden zu einer bestimmten Anzahl kostenloser Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln berechtigen und könnten landes-, besser noch bundesweit eingesetzt werden. Indem eine Übertragbarkeit ausgeschlossen wird, würde z.B. ein Anreiz für Menschen geschaffen werden, hin und wieder auf Autofahrten zu verzichten, um den Gutschein nicht verfallen zu lassen. Damit können insbesondere Personen vom ÖPNV überzeugt werden, die diesen bisher kaum oder gar nicht nutzen. Personen, die bereits regelmäßig den ÖPNV nutzen, würden finanziell entlastet. Dorthin, wo besonders viele Gutscheine eingelöst werden, fließt entsprechend viel Geld aus den Einnahmen der CO<sub>2</sub>-Steuer, womit ein Anreiz für Kommunen entsteht, ihre Fahrgastzahlen z.B. durch einen Ausbau des ÖPNV zu erhöhen. Auch wenn dieses Instrument nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zum kostenfreien ÖPNV sein kann, so ist es ein sozial gerechtes und attraktives Angebot an alle, die klimafreundlichen Mobilitätsformen stärker zu nutzen und weiter zu stärken.

### *Beratung*

Eine weitere Maßnahme, für die wir uns im Zuge des neuen Konzepts aussprechen, ist unabhängig von einer umfassenden Website, die zusätzliche Einrichtung von Beratungszentren zum Thema „umweltschonendes Verhalten und Reduzierung der CO<sub>2</sub> Kosten“. Diese Beratungsstellen sollen in den jeweiligen Umweltämtern der Landkreise untergebracht werden und in regelmäßigen Abständen, etwa einmal im Monat, Beratungen in jedem Rathaus vor Ort anbieten.

Die oberste Priorität der Beratungsstellen soll sein, Hürden abzubauen und Informationen niedrigschwellig zugänglich zu machen. Uns ist bewusst, dass das Einlesen und Verstehen eines neuen umfassenden Steuerkonzepts abschreckend wirkt. Dabei kann es passieren, dass der positive Effekt, nämlich der Zusammenhang zwischen der Reduzierung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes und dem gleichzeitigen Sparen

von Geld auf den ersten Blick von den Bürger\*innen nicht erkannt wird. Genau das wollen wir verhindern, indem wir im direkten Kontakt mit geschulten Mitarbeiter\*innen die Ängste nehmen und eine Vertrauensbasis schaffen. Zunächst können so die wichtigsten Punkte des Steuerkonzepts nochmal geklärt werden und anschließend individuell Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie CO2 reduziert und so gleichzeitig Geld gespart werden kann. Der Fokus soll dabei darauf liegen, wie der CO2 Ausstoß verringert werden kann und Informationen dazu leicht und niederschwellig zugänglich zu machen. So wiederum kann vermieden werden, dass besonders bildungsferne Schichten einen finanziellen Nachteil haben. Des Weiteren wollen wir verhindern, dass sich finanziell schwächere Bürger\*innen aufgrund von Mangel an Information die Steuer nicht zurückholen können. Eine Mehrbelastung von Geringverdiener\*innen soll so in jedem Fall entgegengewirkt werden. Zuletzt erhoffen wir uns, dass durch das Aufzeigen der Maßnahmen in einem persönlichen Gespräch, die Bereitschaft und Motivation der Bürger\*innen steigt CO2 verringernde Maßnahmen tatsächlich umzusetzen.

Insgesamt soll das negative Bild gegen die Steuer abgebaut werden und die Konzentration auf den eigentlichen Nutzen gelenkt werden: den nachhaltigen Abbau von CO2. Des Weiteren wollen wir die Beratungsstellen, als ein Feedbacksystem nutzen, um direkte Rückmeldungen von den Bürger\*innen zu dem Thema zu bekommen, Daten zur Effizienz der Maßnahme zu erheben und Verbesserungsvorschläge schnell umzusetzen.

### *Flugverkehr*

In der öffentlichen und medialen Diskussion der Klimakrise hat der Flugverkehr, als Sinnbild für Klimaschädlichkeit, einen besonderen Raum eingenommen. Es stimmt, dass Flugreisen bezogen auf die Pro-Kopf-Emissionen besonders klimaschädlich sind. Zugleich ist der Bereich der Luftfahrt einer der wohl am schwierigsten zu dekarbonisierenden Sektoren, da alternative klimafreundliche Technologien sich noch weiterentwickeln müssen, um bezahlbar zu sein. Langstreckenflüge sind derzeit (noch) nicht klimafreundlich durchzuführen. Ihre Zahl steigt aber ständig an und trägt erheblich zum weltweiten CO2-Austoß bei. Daher müssen sie reduziert, und wo nicht vermeidbar, zumindest durch Klimaschutzmaßnahmen kompensiert werden. Wir fordern daher, die Reduktion des Flugaufkommens vorrangig auf Kurzstrecken zu konzentrieren, wo bereits heute durch Fernzugverbindungen klimafreundliche Alternativen existieren und perspektivisch stärker ausgebaut werden. Flüge für Strecken unter 1000 km sollten keine mehr stattfinden. Um dem Ziel einer zukünftig klimafreundlicheren Luftfahrt näher zu kommen, sollten bereits heute Quoten für die Beimischung von CO2-neutralem synthetischen Kerosin festgelegt werden, die bis 2030 auf 100 % ansteigen. Dabei sind strenge Kriterien für die Umwelt- und Klimafreundlichkeit dieses Kerosins festzulegen, die z.B. mit der Nahrungsmittelproduktion konkurrierende Flächennutzung für die Produktion von biogenem Treibstoff verhindern. Zu bevorzugen ist synthetisches Kerosin aus überschüssigem Strom aus erneuerbaren Energien und Verwendung von CO2 aus der Luft.

Durch diese Quotenregelung steigen die Preise für Langstreckenflüge nur moderat, so dass sie nach wie vor für viele Leute bezahlbar bleiben. Durch die steigende Nachfrage nach synthetischen Kraftstoffen werden Skaleneffekte und Kostenreduktion der Produktion langfristig die Mehrkosten kompensieren. Um den Umstieg von Flug auf Zug zu bewerkstelligen, müssen die Schienennetze weiter deutlich ausgebaut und elektrifiziert werden. Der Ausbau von Fuhrpark und Personal muss parallel umgesetzt werden. Hierzu braucht es umfangreiche Investitionen. Die Zugticketpreise müssen deutlich gesenkt werden.

### *Ordnungspolitische Maßnahmen*

Ab einem gewissen zur Verfügung stehenden Einkommen wird die Preiselastizität der Nachfrage nach CO<sub>2</sub> sehr gering, was bedeutet, dass sehr reiche Menschen trotz höheren Steuern weiter große Mengen CO<sub>2</sub> emittieren werden. Aus diesem Grund sprechen wir uns für ordnungspolitische Maßnahmen aus, welche den privaten Besitz verschiedener stark CO<sub>2</sub> emittierender Luxusgüter einschränken oder verbieten sollen. Daher fordern wir ein Verbot von privatem Jet- und Yachtbesitz, sowie die Möglichkeit zur Einschränkung der Zulassung von SUVs und anderen stark CO<sub>2</sub> emittierenden Kraftfahrzeugen.