



## DER AUTOR



### Prof. Dr. Thomas Straubhaar

Direktor des HWWI

Prof. Dr. Thomas Straubhaar ist Universitätsprofessor für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftspolitik, an der Universität Hamburg. 1998 wurde er Direktor des Instituts für Integrationsforschung des Europa-Kolleg Hamburg. Seit dem 1. April 2005 ist er Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI).

Seine Forschungsschwerpunkte sind: Internationale Wirtschaftsbeziehungen, Ordnungspolitik, Bildungs- und Bevölkerungsökonomie.

## CO<sub>2</sub>-ABGABE

### Preise statt Mengen: Plädoyer für eine (nationale) CO<sub>2</sub>-Abgabe

Die Klimaapokalypse verbreitet Angst und Schrecken. Fast scheint es, als wäre ein goldener Pokal zu gewinnen für jene, die mit noch dramatischeren Szenarien auf die Folgen des Klimawandels hinweisen. Hitzewellen und Trockenperioden im Sommer, extreme Niederschläge und Hochwasser statt Schnee im Winter sind noch die gemäßigteren Prognosen. Andere erwarten für Nordeuropa Tropenkrankheiten, Überflutungen und Dürrekatastrophen dergestalt, wie sie das heutige Afrika heimsuchen. Sicher, die Erde erwärmt sich. Es ist das große Verdienst der Klimaforscher, auf mögliche Ursachen und Folgen der Klimaerwärmung hinzuweisen. Dazu gehört die Einsicht, dass Treibhausgase und allen voran das Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) eine wichtige, vielleicht sogar die entscheidende Rolle für die Erderwärmung spielen. Deshalb ist es ebenso richtig wie wichtig, den Ausstoß von Treibhausgasen rasch und drastisch zu senken.

Um das Ziel eines verringerten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu erreichen, braucht es jedoch keiner hektischen Aktivitäten in Form populistischer Forderungen, wie z. B. ein Verbot privater Flugreisen oder herkömmlicher Glühbirnen oder ein Verbot der Stand-by-Funktion bei Elektrogeräten. Dazu braucht es auch keiner neuen Subventionen beispielsweise für erneuerbare Energien oder für den Einbau energieeffizienter Heizungen.

**Was es wirklich braucht, ist eine radikale Ökonomisierung der Klimapolitik. Nicht neue Verbote sind zu fordern, sondern wirtschaftliche Anreize und Sanktio-**

**nen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern. Nicht die Mengen sind vorzugeben, sondern die Preise müssen verändert werden.**

Wird eine Reduktion der Menge der Treibhausgas-Emissionen um 20 Prozent bis 2020 angestrebt, so wie es die Europäische Union auf dem EU-Gipfel in Brüssel am 9. März beschlossen hat, beginnt nur ein Hickhack um die Erstausrüstung, um die Anerkennung bisheriger und freiwillig bereits erbrachter Sparanstrengungen sowie um die nationalen und sektoralen Folgewirkungen. Die Umweltminister-Konferenz in Potsdam von Ende letzter Woche macht überdeutlich, wie schwer es Mengenziele bei der praktischen Umsetzung haben. Am Geburtsfehler, sich auf Mengen statt auf Preise festzulegen, hat das Kyoto-Protokoll von allem Anfang an gekrankelt – natürlich genauso, wie das Kyoto-Protokoll darunter leidet, dass der größte CO<sub>2</sub>-Verursacher, die USA, nicht mitmacht und der zweitgrößte CO<sub>2</sub>-Verursacher, China, immer noch den Status eines Entwicklungslandes genießt und deshalb sein Wachstum nicht durch CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzen zu dämpfen braucht.

Besser als klimapolitische Ziele durch Mengenziele erreichen zu wollen, ist es, schlicht und einfach, überall und jederzeit, jeglichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei der Stromerzeugung, beim Heizen, beim Verkehr und andernorts teurer zu machen. Genau dieses Ziel erfüllt eine allgemeine Lenkungsabgabe für Kohlendioxid-Emissionen. Sie soll beim Verursacher an der Ausstoß-Quelle erhoben werden und zwar mit einem für alle Ausstoß-Quellen gleichen Abgabe-

satz pro Tonne. Also: weil beim Fliegen pro Kilometer der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ein Mehrfaches größer ist als bei der Eisenbahn, wird ein Flugticket Hamburg-München um das selbe Mehrfache stärker belastet als eine ICE-Fahrt mit der Bahn.

**Eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe schafft enorme monetäre Anreize, den Ausstoß von Treibhausgasen zu vermeiden. Denn was über Kosten und Preise und damit über Gewinne und den Geldbeutel geht, führt automatisch zu einem nachhaltigen, ökologisch orientierten Verhalten.**

Bei der CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe gilt, je größer die Emission, desto höher die Abgaben. Somit können private Haushalte die Abgabenbelastung gewaltig verringern, wenn sie die Heizung erneuern und regelmäßig warten, die Fenster austauschen und dicht machen, Dächer, Keller und Außenwände dämmen, Wärmepumpen einbauen, die Wohnung tagsüber nicht auf mehr als 20 Grad und nachts nicht auf mehr als 15 Grad aufheizen, einmal kurz und kräftig lüften, anstatt die Fenster dauerhaft zu kippen, Elektrogeräte ausschalten und nicht auf Stand-by stellen, Energiesparlampen einschrauben, weniger heiß waschen und weniger kalt kühlen, benzinsparender und weniger Autofahren. Geschäftsreisende überlegen sich, ob sie die billige Bahn, das teurere Auto, oder das ganz teure Flugzeug wählen sollen, oder ob nicht überhaupt auf die Reise verzichtet werden könnte und auch ein Anruf, eine Video-Konferenz oder ein Austausch per Internet genügen würde. Neue Verkehrsleitsysteme für Autos und Flugzeuge werden CO<sub>2</sub>-verursachende Stauzeiten in der Luft und am Boden verringern helfen. Die Industrie wird sich mit Innovationen über treffen, um durch CO<sub>2</sub>-schonende und – ersetzende Heizungen und Klimaanlage, Geräte und Apparate, Kühlschränke und Kochherde, Autos und Fahrzeuge Marktanteile zu gewinnen. Bei der Stromerzeugung werden alternative Technologien Zulauf erhalten. Erneuerbare Energien wie Wind, Sonne und Wasser werden automatisch attraktiver als Öl, Gas oder Kohle, wenn der

CO<sub>2</sub>-Ausstoß besteuert wird. Insbesondere wird es sich auch mehr denn je lohnen, bei der Kernenergie nach modernen Techniken zu suchen, um Folgerisiken zu minimieren.

Die CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe ist eine ökonomisch zielkonforme Antwort auf die ökologischen Herausforderungen des Klimawandels. Sicher wäre sie am wirkungsvollsten, wenn sie weltweit eingeführt werden würde. Denn die größten CO<sub>2</sub>-Verursacher sitzen in den USA mit einem Anteil von etwas mehr und in China mit einem Anteil von etwas weniger als jeweils 20% der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dann folgen Russland mit 6%, Japan und Indien mit je etwa 5% und erst dann kommt Deutschland mit 3%.

**Offensichtlich macht da ein nationaler Alleingang Deutschlands wenig Sinn. Vielmehr droht dann lediglich, dass in Deutschland viele Dinge des täglichen Lebens teurer werden und auch für die industrielle Produktion die Kosten steigen. Beides schwächt die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Firmen.**

Besonders bitter sind dabei die Trittbrettfahrer-Effekte: Je mehr sich Deutschland und auch andere europäische Länder Mühe geben, ihre Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, um so geringer wird der Problemdruck für andere Staaten, selber und rascher eigene Maßnahmen gegen die Erderwärmung umzusetzen.

So gut, so recht. Und trotzdem muss eine nationale CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe nicht von vornherein so negativ wirken, wie es auf den ersten Blick zu befürchten ist. Die negativen Folgen der internationalen Wettbewerbsverzerrung können dann gemindert werden, wenn der Charakter der Lenkungsabgabe ernst genommen wird. „Lenkungsabgabe“ bedeutet nämlich, dass die Abgabe nicht im allgemeinen Bundeshaushalt für irgendwelche wesensfremde Zwecke missbraucht werden darf. Sie soll höchstens zur Behebung von Klimafolgeschäden eingesetzt werden, also beispielsweise präventiv, um den Küstenschutz zu verbessern oder reaktiv, um die Schäden

von Überschwemmungen zu finanzieren.

**Noch besser wäre es jedoch, das gesamte Aufkommen der CO<sub>2</sub>-Abgabe in vollem Umfang an die Steuerzahler zurückzugeben. Das könnte ohne bürokratischen Verwaltungsaufwand am einfachsten dadurch geschehen, dass alle deutschen Steuerzahler einmal pro Jahr einen für alle gleich hohen Barscheck oder eine Steuergutschrift erhalten.**

Hinter der Gleichbehandlung bei der Ausschüttung steht eine ganz einfache Logik: Vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß und dessen Folgen in Form der Erderwärmung sind alle Deutschen gleichermaßen betroffen, also sollen auch alle vom Geldregen gleichermaßen profitieren.

Offen und nicht einfach zu beantworten, bleibt die Frage nach der Höhe einer nationalen CO<sub>2</sub>-Abgabe. Theoretisch ist es einfach: man misst die ökonomischen Folgekosten der Erderwärmung und dividiert die Schadenssumme durch die Anzahl Tonnen CO<sub>2</sub>. Man könnte also z. B. die eben vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) veröffentlichte Schätzung nehmen, wonach die Erderwärmung für Deutschland bis zum Jahr 2050 Kosten von 800 Milliarden Euro in Form von Klimaschäden, erhöhten Energiekosten und Schutzmaßnahmen wie den Bau von Deichen verursache. In der Praxis liegt das Problem darin, dass eine derartige Abschätzung der Folgeschäden eine Rechnung mit (zu) vielen Unbekannten ist. Angesichts des langfristigen Zeithorizonts von fünfzig und mehr Jahren erhalten „technische“ Variablen (wie die Annahme der Diskontsätze oder der Temperaturschwankungen) ein zu großes, und „ökonomische“ Anpassungsreaktionen ein zu geringes Gewicht. Aber gerade auch hier zeigt sich der Vorteil einer Lenkungsabgabe gegenüber einem Mengenziel. Die pro Tonne an der verursachenden Quelle zu bezahlende CO<sub>2</sub>-Abgabe, die in vollem Umfang den Steuerzahlern zurückgegeben wird, kann einfach und ohne viel bürokratischen Aufwand von Jahr zu Jahr an verbesserte Erkenntnisse der Klimaforschung angepasst werden.