

Klima. Sozial. Umverteilt.

Wie Klimapolitik entlasten kann

Michael Bloss und Rasmus Andresen



DIE GRÜNEN/EFA
im Europäischen Parlament

Impressum

Michael Bloss, MdEP

Bât. Altiero Spinelli 05 F 161
60, rue Wiertz
B-1047 Bruxelles
Tel. (+32) 2 28 45743
rasmus.andresen@europarl.europa.eu

Rasmus Andresen, MdEP

Bât. Altiero Spinelli 05 F 158
60, rue Wiertz
B-1047 Bruxelles
Tel. (+32) 2 28 47373
rasmus.andresen@europarl.europa.eu

Autor*innen

Rasmus Andresen, Michael Bloss, Lydia Korinek, Lea Nesselhauf

Bildnachweise

Titelseite: Pascal Bullan auf Unsplash

Innenseiten: Austin auf Unsplash; Inés Castellano auf Unsplash; Cloris Chou auf Unsplash

Die in diesem Dokument geäußerten Ansichten sind die der Autor*innen und stellen nicht die offizielle Position der Greens/EFA dar.



Einleitung

Klimapolitik ist untrennbar mit Gerechtigkeitsfragen verbunden. Die Fragen, wie der Übergang zur Klimaneutralität finanziert wird, wer dabei welche Kosten trägt und welche Gruppen von den (Förder-)Maßnahmen profitieren, tragen Konfliktpotential in sich.

Dabei geschieht der Übergang zur Klimaneutralität nicht in einem luftleeren Raum, sondern in einer Gesellschaft, in der die wirtschaftliche Ungleichheit immer weiter steigt. Die Vermögensungleichheit in Deutschland liegt auf einem ähnlichen Niveau wie in den USA oder Mexiko. Das Leistungsversprechen stimmt nicht mehr. Mehr als die Hälfte aller Vermögen in Deutschland wird nicht erarbeitet, sondern verschenkt, in den 70er-Jahren waren es noch 20%.¹ Zwei Familien besitzen mittlerweile genauso viel Vermögen wie die Hälfte der Bevölkerung.² Hier läuft etwas schief.

Diese wachsende Ungleichheit ist in doppelter Hinsicht auch ein Klima-Problem: Zum einen **sind Überreiche für überdurchschnittlich hohe Pro-Kopf-Emissionen verantwortlich**. Die reichsten 1% in Deutschland emittierten 15-mal mehr CO2 als die ärmere Hälfte der Bevölkerung.³ Mehr Ungleichheit bedeutet also auch mehr Emissionen. Zum anderen kann **sich ein Teil der Bevölkerung den Umstieg auf klimaneutrale Technologien ohne finanzielle Unterstützung schlicht nicht leisten**. Die Anschaffung von E-Autos und Wärmepumpen ist zwar über den gesamten Lebenszyklus mit Einsparungen gegenüber fossilen Alternativen verbunden - geht jedoch auch mit höheren Investitionskosten einher. Rund jeder vierte Haushalt verfügt jedoch über keine Ersparnisse.⁴ Jedenfalls für sie ist eine Anschaffung ein echtes Problem, das dazu führen kann, dass Klimapolitik als bedrohlich wahrgenommen wird. Und für diejenigen, die sich ohnehin kein Eigenheim oder eigenes Auto leisten können, schlicht jenseits der Lebensrealität.

Dabei gilt jedoch auch: **Klimapolitik bedeutet mehr Lebensqualität für alle - wenn sie richtig gemacht wird.** Das gilt gerade auch für Menschen mit geringem Einkommen. Gedämmte Häuser und dichte Fenster senken nicht nur die Heizkosten, sondern schützen auch vor Hitzewellen und Schimmelbefall. Saubere Luft durch weniger Abgase führt zu weniger Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Problemen, gerade in dicht besiedelten, belasteten Vierteln. Ein flächendeckender Ausbau des ÖPNV verbessert die Mobilität - wichtig ist, dass das auch auf dem Land geschieht. Und schließlich sorgen Bürgerenergiegemeinschaften und Mieterstrom-Modelle für günstigen Strom und eine breite ökonomische Teilhabe an der Energiewende.

Den Übergang zur Klimaneutralität zu verzögern - wie es die Bundesregierung tut - bedeutet dagegen, dass Menschen mit geringem Einkommen besonders unter der Klimakrise leiden werden. Sie wohnen häufiger in einem unsanierten Dachgeschoss mit

Hitzestau oder einer Kellerwohnung im Starkregengebiet. Menschen, die auf dem Bau, in der Logistik, Reinigung, Gastronomie oder bei Lieferdiensten arbeiten, sind den Wetterextremen stärker ausgesetzt. Für sie ist die Anpassung deshalb noch schwieriger. Wir dürfen also keine Zeit verlieren.

Nicht alle notwendigen Maßnahmen erfordern staatliche Finanzmittel - aber ohne geht es eben auch nicht. Neben der Frage, wofür genau staatliche Mittel genutzt werden und wer davon profitiert, stellt sich damit eine **zweite große klima-soziale Frage: Woher kommen die Einnahmen, um den Übergang zur Klimaneutralität zu ermöglichen?** In den nächsten zehn Jahren braucht es dafür zusätzliche öffentliche Finanzmittel von etwa 125 Milliarden Euro pro Jahr, was etwa 2-3 % vom BIP entspricht.⁵ Die 10 Milliarden Euro pro Jahr im Sondervermögen für Klimaschutz und die ETS-Einnahmen sind eine wichtige Finanzquelle - aber sie reichen bei weitem nicht aus. Die Ausgaben nicht zu tätigen, ist aber selbst aus einer rein ökonomischen Betrachtung keine Alternative: Die Kosten dafür sind deutlich höher und werden auf etwa 11-27% des weltweiten BIPs geschätzt.⁶

Diese Frage unbeantwortet zu lassen, bedeutet, dass die Ausgaben entweder nicht erfolgen oder aus dem allgemeinen Haushalt bezahlt werden. Beides belastet vor allem Menschen mit geringem Einkommen und verstärkt die soziale Ungleichheit. Das ist ungerecht. Vor allem, weil es gerade die überreichen Menschen sind, die die Klimakrise anheizen.

Fair ist es, wenn diejenigen, die stark zur Klimakrise beigetragen und ihr Vermögen darauf aufgebaut haben, stärker zur Kasse gebeten werden. Deshalb gehören klimaschädliche Steuererleichterungen abgeschafft; stattdessen brauchen wir gezielte Abgaben für umweltschädliches Verhalten, große Konzerne, die bisher nicht ihren Teil beitragen und Millionäre. Die gute Nachricht ist: Die entsprechenden Maßnahmen liegen längst auf dem Tisch. Ein Blick auf unsere europäischen Nachbarn zeigt, wie die Umsetzung gelingen kann.



Für eine Klimapolitik, die Ungleichheit vorbeugt und die Lebensqualität steigert.

Mit dem richtigen Policy-Mix kann Klimapolitik die wachsende Ungleichheit verringern und die Lebensqualität für alle steigern. Die Strategie der Union, allein auf CO₂-Bepreisung zu setzen, wälzt dagegen Kosten überproportional auf Haushalte mit kleinen Budgets ab, weil sie gemessen an ihrem Einkommen einen höheren Anteil für Heizen und Tanken ausgeben. Eine gerechte Klimapolitik braucht vier Säulen: **Einen klaren Ordnungsrahmen, den Ausbau öffentlicher Infrastruktur, preisbasierte Anreize und finanzielle Unterstützung.**⁷

1. Ein klarer **Ordnungsrahmen** gibt Industrie und Haushalten Investitions- und Planungssicherheit. Er schafft Regeln, die für alle unabhängig von den finanziellen Möglichkeiten gelten. Deshalb sind zum Beispiel die CO₂-Standards für Pkw und die verbindliche kommunale Wärmeplanung, aber auch Regeln zur Preisregulierung z.B. bei der Fernwärme essentiell. Zusätzlich fordern wir verbindliche Effizienzstandards für Wohngebäude und ein längst überfälliges Tempolimit.
2. **Öffentliche Infrastruktur** ist eine Grundvoraussetzung für den Umstieg auf klimaneutrale Alternativen. Hier ist der Staat in der Pflicht. Sichere Rad- und Fußwege, einen dichten, bezahlbaren ÖPNV mit verlässlichen Taktungen und klimaneutrale Wärmenetze können Bürger:innen nicht selbst bauen. Sie sind Teil der Daseinsvorsorge – und entscheidend, insbesondere für Menschen ohne Auto oder Eigenheim. Alleine für die Modernisierung der Infrastruktur, einschließlich des ÖPNV, werden jährlich 18 Milliarden⁸ bis 38 Milliarden⁹ Euro zusätzlich benötigt.
3. **Preisbasierte Anreize** sorgen dafür, dass die Klimaschäden auch ökonomisch sichtbar werden. So tragen zum Beispiel der ETS 1 und 2 und die Lkw-Maut dazu bei, Investitionen in klimaneutrale Technologien zu lenken. Bei der Umgestaltung einer Kfz-Besteuerung in ein Bonus-Malus-System sowie der Luftverkehrssteuer besteht hier noch viel Luft nach oben. Allerdings sinken die absoluten Kosten für klimaneutrale Investitionen durch eine Verteuerung der Alternativen nicht - was gerade für Menschen mit geringem Einkommen ein Problem darstellen kann. Preisbasierte Anreize brauchen daher immer gezielte finanzielle Unterstützung als Gegenpol.
4. **Finanzielle Unterstützung** hat zwei Aufgaben: Sie kann Investitionen in klimaneutrale Lösungen überhaupt erst möglich machen und vorübergehende Mehrbelastungen

sozial abfedern. Für Investitionsunterstützung gilt: Einkommensabhängige Zuschüsse und günstige Kredite sind besser als Gießkanne: Kredite dort, wo die klimafreundliche Lösung über den Lebenszyklus schon günstiger ist, Zuschüsse für Haushalte mit wenig Einkommen und für Technologien, die den Sprung in den Markt noch brauchen.

Kurz gesagt: Der Ordnungsrahmen schafft Investitionssicherheit, preisbasierte Anreize machen Klimaschutz zum Geschäftsmodell, Infrastruktur ermöglicht den Umstieg im Alltag und finanzielle Unterstützung sichert Bezahlbarkeit für alle.

Dieser Mix ist auch im Kontext des ETS2 entscheidend: Ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Effizienzvorgaben für Gebäude und die CO2-Flottengrenzwerte für Autos in Verbindung mit finanzieller Unterstützung sorgen dafür, dass mehr Menschen früher auf klimaneutrale Alternativen umsteigen. Das schlägt sich in einer geringeren Nachfrage nach Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas nieder. Und das wiederum führt zu geringeren Preisen. Eine BNEF-Analyse zeigt, dass durch das Aufrechterhalten von Standards für den Gebäude- und Verkehrsbereich und die Nutzung der Hälfte der Einnahmen zur Förderung von E-Mobilität und Wärmepumpen, die Preise im Jahr 2030 um 38% gegenüber den aktuellen Trends reduziert werden können.¹⁰ Ein öffentlicher ÖPNV-Ausbau Menschen weniger abhängig von (Verbrenner-)Pkw - auch das senkt die CO2-Preise. Und damit Menschen mit geringem Einkommen, die dennoch ein Auto benötigen oder eine Gasheizung im Keller haben, nicht in einer Kostenfalle hängen bleiben, braucht es gezielte finanzielle Unterstützung.

Damit die Unterstützung dort ankommt, wo sie gebraucht wird

Es geht darum, mehr Finanzmittel für sozialen Klimaschutz zu mobilisieren - es ist aber auch klar, dass sie immer knapp sein werden. Menschen mit geringem Einkommen und Kommunen mit geringer Finanzkraft sollten daher im Rahmen von Förderprogrammen priorisiert werden. In diesem Kontext spielt der Klima-Sozialplan, den die Bundesregierung für die Verwendung der Mittel aus dem **europäische Klima-Sozialfonds erstellen muss, eine wichtige Rolle**. Denn der Klima-Sozialfonds, der sich aus Einnahmen aus der CO2-Bepreisung für die Bereiche Gebäude und Verkehr speist, soll gezielt vulnerable Gruppen, insbesondere in wirtschaftlich schwächeren Mitgliedstaaten, unterstützen. Das Geld aus dem Klima-Sozialfonds allein (für Deutschland stehen auf Basis der aktuellen Rechtslage von 2026 bis 2032 etwa 7,1 Milliarden Euro bereit; auf Basis des Beschlusses zum 2040er-Ziel wird es noch weniger sein) wird nicht ausreichen, um alle notwendigen Maßnahmen zu finanzieren und muss daher in eine sinnvolle Gesamtstrategie eingebettet sein. Die Erstellung des Klima-Sozialplans bietet jedoch eine wichtige Gelegenheit, um eine Debatte

über sozial wirksame Maßnahmen zu führen und diese auf den Weg zu bringen. Die Bundesregierung hat allerdings die Frist zur Einreichung des nationalen Klima-Sozialplans bis Mitte 2025 verstreichen lassen.

Im Kontext einer solchen Gesamtstrategie sind vor allem folgende Förderprogramme wichtig:

- **Förderung von Heizungstausch und Sanierung:** Die sozial gestaffelte Förderung für den Heizungstausch sollte beibehalten und auch auf Sanierungen ausgeweitet werden.¹¹
- **Soziale Staffelung des Deutschlandtickets:** Das Deutschlandticket trägt dazu bei, den ÖPNV attraktiver zu machen - es braucht eine gesicherte Finanzierung und eine bundesweit ermäßigte Variante für Menschen mit wenig Geld.¹²
- **Umstieg auf E-Mobilität:** Gerade auf dem Land werden einige Bevölkerungsgruppen mittelfristig weiterhin auf ein Auto angewiesen sein. Social Leasing, Kaufboni oder zinsgünstige Kredite für Menschen, die ein geringes Einkommen und einen schlechten ÖPNV-Anschluss besitzen, sind hier entscheidend. Diese Förderung sollte auf kleine Autos ausgerichtet sein und auch Gebrauchtwagen einschließen.¹³
- **Klimageld:** Das Klimageld spielt neben sozial gestaffelter Förderung eine wichtige Rolle, weil es kaum möglich ist, mit zielgerichteter Förderung alle Einzelfälle zu erfassen und weil es bei steigenden CO2-Preisen skalierbar ist.¹⁴ Um die Auszahlung nicht weiter zu verzögern, sollte es zunächst pauschal, dann so schnell wie möglich sozial gestaffelt ausgezahlt werden.
- **Beratung und administrative Unterstützung:** Neben finanziellen Hürden muss Förderung auch praktisch einfach zugänglich sein - heute besteht eher ein Dickicht aus verschiedenen Angeboten von Bund, Ländern und Kommunen. Individuelle Hausbesuche für Beratungen oder "One-Stop-Shops", in denen Menschen eine umfassende Beratung erhalten, wären hier ein wesentlicher Schritt nach vorn.

Neben den individuellen Förderprogrammen hinaus kommt dem Staat unter anderem in folgenden Bereichen eine entscheidende Rolle zu:

- **ÖPNV-Ausbau:** Auch hier sollte das Prinzip "fordern, wo es besonders notwendig ist" Berücksichtigung finden. Wir brauchen eine Mobilitätsgarantie - einen Deutschlandtakt auch im Nahverkehr. Auf dem Land können On-Demand-Systeme Lücken füllen. Grundlage dafür sind Zieldefinitionen für Mindeststandards, eine bundesweite Bestandsaufnahme und eine entsprechend priorisierte finanzielle Unterstützung der Länder durch den Bund.¹⁵

- **Fernwärmenetze:** Sie sind eine wichtige Option für klimaneutrale Wärmeversorgung - vor allem in Ballungsgebieten, jedoch teilweise bislang nicht wirtschaftlich. Ein gesicherter Förderrahmen und eine staatliche Absicherung für die Anschlussraten könnten hier die Kapitalkosten senken. Gleichzeitig braucht es eine bessere und transparente Preisregulierung für die Fernwärme.¹⁶
- **CO₂-Kostenaufteilung zwischen Mietenden und Vermietenden:** Das CO₂-Kostenaufteilungsgesetz, das die Aufteilung des CO₂-Aufschlags für fossiles Heizen zwischen Mietenden und Vermietenden regelt, war ein Schritt in die richtige Richtung. Jetzt heißt es dafür zu sorgen, dass es auch nach dem Übergang zum ETS 2 gilt und konsequent umgesetzt wird. Darüber hinaus sollten Mietpreiserhöhungen künftig nach dem Vorbild einer Regelung in Belgien während der fossilen Energiepreiskrise für Gebäude mit besonders niedrigem Effizienzstandard ausgeschlossen sein.¹⁷

Das Kapital für die Finanzierung der Klimaausgaben ist vorhanden - aber es ist ungleich verteilt

Nicht alle der oben genannten Maßnahmen erfordern öffentliche Mittel - aber die meisten eben schon. Zu den sozialen Förderungen kommen noch Programme zur Unterstützung von Unternehmen in der Transformation. Die öffentliche Hand hat zudem eine Schlüsselrolle bei der Aktivierung von privatem Kapital, das 75–80 % der gesamten Klimainvestitionen trägt. Wo hohe Risiken, Unsicherheiten, fehlende Garantien und niedrige Renditen private Investitionen hemmen, schaffen verlässliche Rahmenbedingungen, öffentliche Mittel und die Übernahme von Risiken Anreize, damit privates Kapital angezogen wird.

Für Deutschland belaufen sich die jährlichen öffentlichen Finanzbedarfe auf:

- rund **38,5 Milliarden Euro** für direkte öffentliche Investitionen – etwa in Energie- und Verkehrsinfrastruktur;¹⁸
- weitere **87 Milliarden Euro bis 2030**, um private Investitionen zu fördern und soziale Ausgleichszahlungen zu leisten.¹⁹

Die bisherigen Einnahmequellen der Bundesregierung decken die öffentlichen Finanzbedarfe nicht:

- Die **Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung** reichen nur für etwa **20 Milliarden Euro** jährlich.²⁰

- Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität stellt Mittel von **10 Milliarden Euro pro Jahr bis 2034 für den Klima- und Transformationsfonds** bereit. Diese sind eigentlich für zusätzliche öffentliche Klimainvestitionen vorgesehen, doch aktuell plant die Bundesregierung, damit beispielsweise neue Gaskraftwerke zu fördern oder die Strompreissenkungen zu finanzieren.²¹

Die EU-Fördermittel sind ein wichtiger, aber unzureichender Beitrag zur Finanzierung der sozial-ökologischen Transformation. Die Aufbau- und Resilienzfazilität ist das zentrale Programm aus der Corona-Krise. Mit ihrem Ende im Jahr 2026 verliert die EU etwa die Hälfte ihrer zentralen Transformationsmittel. Auch Innovationsfonds, Modernisierungsfonds und der Klima-Sozialfonds, die aus Einnahmen des Emissionshandelssystems finanziert werden, sind zwar bedeutend, reichen aber bei weitem nicht aus, um den öffentlichen Finanzierungsbedarf zu decken.

Die gute Nachricht: Das Kapital für die Finanzierung von klima-sozialen Maßnahmen ist vorhanden. Es ist nur ungleich verteilt. Ebenso wenig fehlt es an Ideen oder Erfahrungen mit Finanzierungsinstrumenten. Würde davon nur ein Bruchteil realisiert, könnten die Finanzbedarfe gedeckt werden, ohne Kürzungen bei Sozialausgaben im Haushalt zu riskieren. Hier lohnt sich ein Blick zu unseren europäischen Nachbarn - die Ungleichheit ist bei ihnen auch deshalb nicht so groß wie in Deutschland, weil sie nachhaltigere Finanzierungswege gefunden haben.



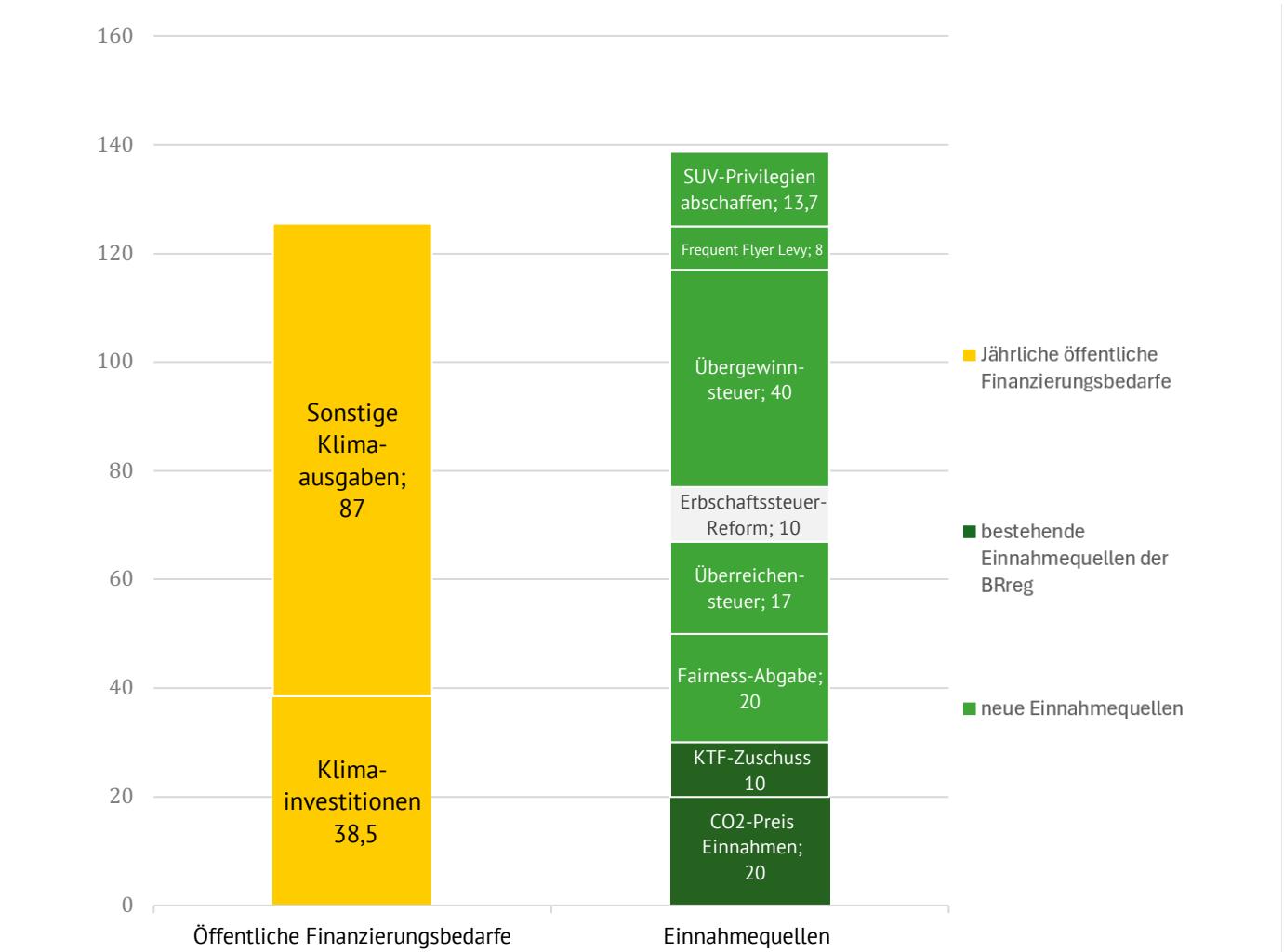


Abb. 1 (eigene Darstellung): Gegenüberstellung der öffentlichen Finanzierungsbedarf sowie der bestehenden und neuen Einnahmequellen in Mrd. €. Die Einnahmen aus der Erbschaftssteuer fließen aktuell den Ländern zu.

Maßnahmen für eine klima-soziale Finanzierung

1. Überreiche stärker belasten

Überreiche Personen zahlen zwar proportional weitaus weniger Steuern, sind aber für überdurchschnittlich hohe Pro-Kopf-Emissionen verantwortlich. 31 der reichsten EU-Bürger verursachen mit ihren Luxusjachten und Jets 432-mal mehr Emissionen als der Durchschnitt. Eine Steuer auf Überreichtum würde die größten Umweltverschmutzer treffen, ihren CO₂-Ausstoß drosseln und extreme Ungleichheit verringern – ein notwendiger Schritt gegen die Klimakatastrophe.²²

→ Eine **Abgabe auf Überreiche** in Form einer 2 %-Steuer auf Personen mit Vermögen über 100 Millionen Euro würde in Deutschland jährlich **über 17 Milliarden Euro** einbringen.²³ Rund zwei Drittel der deutschen Bevölkerung befürworten diese Richtung. Das gilt auch für Anhänger der Union.²⁴ Spanien zeigt, dass eine Vermögenssteuer möglich ist, ohne dass Mythen wie Kapitalflucht, Vermögensverstecken oder Investitionsstopps eintreten. Zwischen 2011 und 2022 stiegen dort die Steuererklärungen um 77 % und die Einnahmen mehr als doppelt so stark. Spanien ist heute das einzige EU-Land mit einer Vermögenssteuer; 1990 waren es noch neun, darunter Deutschland.

→ Eine **EU-weite Vermögenssteuer** von 5 % auf Multi-Millionäre und Milliardäre könnte **jährlich 286,5 Milliarden Euro** einbringen – so viel wie das gesamte EU-Budget eines Jahres.²⁵

→ **Eine Fairness-Abgabe:** Nach dem Modell von Achim Trugers Krisen-Solidaritätszuschlag, der ein Sonderzuschlag auf Einkommen- und Körperschaftsteuer ist, kann die Fairness-Abgabe gezielt auf die oberen 5–10 % der Einkommensverteilung zugeschnitten werden und auf Einkommens-, Körperschafts-, und Kapitalertragssteuer erhoben werden. Damit können jährlich **etwa 20 Milliarden Euro** zusätzlich eingenommen werden, um die Krisenlasten sozial gerecht zu verteilen.²⁶

→ **Reform der Erbschaftssteuer:** Die Reichen zahlen durch viele Ausnahmen oft kaum oder keine Steuern. Milliardärs-Familien vererben ihr Vermögen fast steuerfrei, während kleinere Erbschaften deutlich stärker belastet werden – bis zu dreimal mehr. So verliert der Staat jährlich **bis zu 10 Milliarden Euro** an Erbschaftsteuer.²⁷ Allerdings steht die Erbschaftsteuer den Ländern zu, nicht dem Bund. Dennoch könnte bald Bewegung in die Angelegenheit kommen, da sich das Bundesverfassungsgericht derzeit mit der Erbschaftsteuer beschäftigt und eine Entscheidung aussteht.

2. Unternehmens-Steuergerechtigkeit vorantreiben

Um zukunftsfähiges Wirtschaften und Investitionen zu fördern, braucht es keine Steuererleichterungen nach dem Gießkannenprinzip. Deutschland ist kein Hochsteuerland, sondern liegt im internationalen Vergleich im oberen Mittelfeld. Außerdem gibt es keine belastbaren empirischen Daten, dass niedrigere Unternehmenssteuern zu höherem Wirtschaftswachstum führen. Vielmehr geht es darum, Unternehmen in die Mitverantwortung zu ziehen und der extremen Vermögenskonzentration im privaten Sektor entgegenzuwirken.

→ Eine **Übergewinnsteuer auf fossile Konzerne** könnte jährlich **bis zu 40 Milliarden Euro** für Deutschland einbringen.²⁸ Die größten Mineralöl- und Stromkonzerne erzielten in Deutschland 2022 Übergewinne von knapp 100 Milliarden Euro – davon etwa 70 Milliarden bei Mineralöl- und 30 Milliarden bei Stromunternehmen. Fossile Energiekonzerne erzielen nach Energiekrise höhere Gewinne als zuvor.²⁹ Von den zufälligen Rekordgewinnen wurde nur ein Bruchteil als Übergewinnsteuer temporär abgeführt.³⁰

Eine Übergewinnsteuer auf fossile Konzerne sollte Gewinne besteuern, die deutlich über dem historischen Durchschnitt oder vor Krisen liegen, mit einem progressiven Satz, der bei hohen Übergewinnen beispielsweise zwischen 30 und 50 % liegt.³¹ Zur Definition der Schwellenwerte für Übergewinne sollte eine unabhängige Kommission eingesetzt werden, die zugleich eine verbesserte Echtzeit-Datengrundlage zu Unternehmensgewinnen gewährleistet. Transparenz über Gewinnzahlen ist sowohl aus Verteilungspolitischen Gründen als auch zur Minderung von Inflationsrisiken in Folge von Krisen entscheidend. Denn eine bessere Datengrundlage über Gewinne soll verhindern, dass Unternehmen Krisen zur Gewinnmaximierung ausnutzen.

In Deutschland sind knapp zwei Drittel der Menschen dafür, neue Steuern auf die Öl-, Gas- und Kohleindustrie einzuführen, um die Folgen der Klimakrise zu finanzieren, und etwa drei Viertel finden, dass diese Einnahmen vor allem den am stärksten Betroffenen zugutekommen sollten.³²

3. Klima-sozialgerecht steuern

Viele staatliche Begünstigungen führen zu einem erhöhten Verbrauch klimaschädlicher Produkte und fossiler Energieträger, wodurch zusätzliche Treibhausgasemissionen entstehen. Insbesondere steuerliche Vergünstigungen bei Diesel, Flügen, der Entfernungspauschale oder der pauschalen Dienstwagenbesteuerung tragen erheblich dazu bei.³³ Solange diese Maßnahmen bestehen bleiben, verursachen sie nicht nur mehr Emissionen, sondern auch hohe finanzielle Belastungen für den Staat.

→ Eine **Frequent Flyer Levy** würde Deutschland mehr als **8 Milliarden Euro zusätzlich** einbringen, heimische Flug-Emissionen um rund 17 % reduzieren und gezielt eine sehr kleine, wohlhabenden Minderheit treffen: Nur 1 % der Weltbevölkerung verursacht 50 % der Emissionen durch Fliegen.³⁴ Die Frequent Flyer Levy ist ein gestaffelter Zuschlag auf Flugtickets, der mit der Anzahl der Flüge steigt und vor allem Vielflieger belastet. Er soll erst ab dem zweiten Hin- und Rückflug im Jahr greifen.

Somit wären etwa drei Viertel der Bevölkerung nicht von diesem Aufschlag betroffen, da sie entweder gar nicht fliegen oder nur einen Hin- und Rückflug pro Jahr unternehmen.³⁴

→ Derzeit sind die nationalen Luftfahrtticketsteuern in Europa uneinheitlich gestaltet. So erheben etwa Deutschland und Frankreich eigene Luftverkehrssteuern. Angesichts des internationalen, grenzüberschreitenden Charakters des Flugverkehrs und der Freizügigkeit der Passagiere, die innerhalb der EU ihre Abflughäfen frei wählen können, spricht vieles für die Einführung eines einheitlichen europäischen Rahmens zur Besteuerung von Flugtickets. Das würde faire Wettbewerbsbedingungen schaffen und den Binnenmarkt stärken. Eine **europaweite Umsetzung** der Frequent Flyer Levy könnte dabei jährlich Einnahmen von über **60 Milliarden Euro** generieren.³⁵

→ Langfristig hat die Einführung einer **europaweiten Kraftstoffsteuer auf Kerosin** höchste Priorität. Deutschland entgehen jährlich über 3 Milliarden Euro Einnahmen durch Mehrwertsteuerbefreiungen auf internationale Flüge sowie die Energiesteuerbefreiung von Kerosin für Auslandsflüge.³⁶ Diese EU-weiten Ausnahmen führen dazu, dass die Verursacher aktuell nicht zur Verantwortung gezogen werden und die Branche keinen ausreichenden Anreiz erhält, ihre Emissionen zu senken.

→ **SUV-Privilegien abschaffen:** Deutschland gewährt Unternehmen europaweit die höchsten Steuervorteile beim Kauf großer, emissionsintensiver SUVs als Dienstwagen. Dadurch entgehen dem Staat **jährlich rund 13,7 Milliarden Euro** Einnahmen. Im Gegensatz zu Ländern wie Frankreich, die Verbrenner- und Hybridfahrzeuge zunehmend nach ihrem Klima- und Schadstoffausstoß besteuern und verbindliche Elektrifizierungsquoten für Firmenflotten einführen, profitieren deutsche Unternehmen weiterhin von großzügigen Steuererleichterungen, auch für besonders schwere und klimaschädliche SUVs.³⁷ Dieses Privileg hemmt die Transformation zu umweltfreundlichen Firmenfahrzeugen und belastet sowohl Klima als auch öffentliche Finanzen.

→ Frankreich hat zudem **Sondersteuer auf besonders schwere Fahrzeuge** eingeführt, die viele SUVs umfasst. Ab einem Leergewicht von 1.800 Kilogramm fällt für jedes weitere Kilogramm eine Abgabe von zehn Euro an.

Die hier vorgestellten Maßnahmen könnten jährlich über 100 Milliarden Euro an zusätzlichen Einnahmen generieren - ausreichend, um die öffentlichen Finanzierungsbedarfe zu decken. Mit entsprechendem politischem Willen lassen sich so nicht nur klima-soziale Vorhaben finanzieren, sondern auch der wachsenden Vermögensungleichheit entgegenwirken und die Emissionen langfristig deutlich reduzieren.

Fazit

Der Übergang zur Klimaneutralität bringt zwei große Verteilungsfragen mit sich: Welcher Mix an klimapolitischen Maßnahmen ist sozial gerecht; wer wird besonders unterstützt? Und woher kommt das notwendige Kapital, um diese Unterstützung zu finanzieren? Unser Diskussionsaufschlag zeigt: Ein Policy-Mix aus Ordnungsrecht, preisbasierten Anreizen, Infrastrukturausbau und zielgerichteter finanzieller Unterstützung kann dafür sorgen, dass der Umstieg auf Klimaneutralität mehr Lebensqualität für alle bedeutet. Das notwendige Kapital dafür ist vorhanden - es geht um eine gerechtere Steuerpolitik, darum, Überreiche und diejenigen, die besonders stark zur Klimakrise beitragen, stärker in die Verantwortung zu nehmen.



Referenzen

- ¹ Gosepath, S., Linartas, M. (2022). *Deutschland auf dem Weg zur Erbengesellschaft: Wie Erbschaften und Schenkungen gegen Prinzipien der Gerechtigkeit verstößen und unsere Demokratie gefährden*, S.6. Verfügbar unter <https://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/19894.pdf>.
- ² Linartas, M. (2025). *Unverdiente Ungleichheit: Wie der Weg aus der Erbengesellschaft gelingen kann*, S. 34.
- ³ Kowalzig, J., Brückner, M., & Schmitt, M. (2021). *Klimaungerechtigkeit und die Rolle der Superreichen – Wie Investitionen und Lebensstile der Wohlhabendsten die Klimaziele gefährden*.
- Redaktion: C. Becker, J. Jahnz & M. Brückner. Gestaltung: O. Kaleschke.
- Oxfam Deutschland e. V. Verfügbar unter: <https://oxfam.app.box.com/s/31equ0x7xu33sb609tzgfavo5ivwyezm>.
- ⁴ ING-DiBa (2018). *Mehr als ein Viertel der Deutschen ohne Ersparnisse*. Frankfurt am Main. 08.02.2018. Abgerufen von <https://www.ing.de/ueber-uns/presse/pressemitteilungen/deutsche-ohne-ersparnisse/>.
- ⁵ Agora Energiewende (2025): Factsheets Klima und Energie – Einordnung für die 21. Legislaturperiode.
- ⁶ Boston Consulting Group (BCG) (2025). *Why Investing in Climate Action Makes Economic Sense*. 12.03.2025. Abgerufen von <https://www.bcg.com/publications/2025/investing-in-climate-action>.
- ⁷ Zukunft Klimasozial (2024): Eine sozial gerechte und klimaneutrale Zukunft sichern - 11 Thesen für eine soziale Klimapolitik; abrufbar unter https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2024/06/Zukunft-KlimaSozial_11-Thesen-fuer-eine-Klimasozialpolitik.pdf; Agora Energiewende (2025): Klimaneutrales Deutschland; abrufbar unter <https://www.agora-energiewende.de/publikationen/klimaneutrales-deutschland-studie>.
- ⁸ Bofinger, P. (2025): Prinzipien zukunftsorientierter Finanzpolitik, Heinrich Böll Stiftung, https://www.boell.de/sites/default/files/2025-09/boll_zfp_bofinger_vorab.pdf.
- ⁹ <https://www.agora-energiewende.de/publikationen/investitionen-fuer-ein-klimaneutrales-deutschland>
- ¹⁰ BNEF (2025): EU ETS II Pricing Scenarios; abrufbar unter https://assets.bbhub.io/promo/sites/16/EU_ETS_II_Pricing_Scenarios_Balancing_Cuts_and_Costs.pdf.
- ¹¹ Zukunft Klimasozial (2025): Reformvorschlag für eine soziale Ausgestaltung der energetischen Sanierungsförderung; abrufbar unter <https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2025/07/Zukunft-KlimaSozial-Reformvorschlag-fuer-eine-soziale-Ausgestaltung-der-energetischen-Sanierungsfoerderung.pdf>.
- ¹² Wie zum Beispiel vom Paritätischen Gesamtverband gefordert, abrufbar unter <https://www.der-paritaetische.de/themen/sozialpolitik-europa-klima/sozialpolitik/deutschlandticket-sozial/>.
- ¹³ Agora Verkehrswende und Zukunft Klimasozial (2025): Bezahlbare Elektroautos in die Breite bringen; abrufbar unter <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/bezahlbare-elektroautos-in-die-breite-bringen>.
- ¹⁴ Zukunft Klimasozial (2024): Eine sozial gerechte und klimaneutrale Zukunft sichern - 11 Thesen für eine soziale Klimapolitik; abrufbar unter https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2024/06/Zukunft-KlimaSozial_11-Thesen-fuer-eine-Klimasozialpolitik.pdf.
- ¹⁵ Agora Verkehrswende (2023): Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II. Erreichbarkeitsanalyse und Empfehlungen für eine bundesweite garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn; abrufbar unter <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsgarantie-fuer-deutschland-teil-ii>.
- ¹⁶ Agora Energiewende, Prognos, GEF (2024): Wärmenetze – klimaneutral, wirtschaftlich und bezahlbar. Wie kann ein zukunftssicherer Business Case aussehen? Abrufbar unter <https://www.agora-energiewende.de/publikationen/waermenetze-klimaneutral-wirtschaftlich-und-bezahlbar>.
- ¹⁷ Zukunft Klimasozial (2025): Beispiele für klimasoziale Maßnahmen in Europa; abrufbar unter https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2025/02/ZKSkompaet_EU_Beispiele.pdf.
- ¹⁸ Agora Energiewende (2024): Investitionen für ein Klimaneutrales Deutschland. Finanzbedarfe und Politikoptionen.
- ¹⁹ Agora Energiewende (2025): Factsheet Investitionen für den Klimaschutz – Einordnung für die 21. Legislaturperiode.
- ²⁰ Agora Energiewende (2025): Factsheet Investitionen für den Klimaschutz – Eine Einordnung zur öffentlichen Mittelverwendung.

-
- ²¹ Bundesregierung. (2025): *Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD*. Bundes-regierung. Verfügbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2025-2340970>
- ²² Putaturo, Chiara & Desiderio, Julien (2025). *A European agenda to tax the super-rich: A solution to inequality in the European Union*. Oxfam EU. 09.10.2025. Abgerufen von <https://policy-practice.oxfam.org/resources/a-european-agenda-to-tax-the-super-rich-a-solution-to-inequality-in-the-europea-621736/>.
- ²³ Bach (2024); zitiert in: <https://taz.de/DIW-Oekonom-ueber-Vermogensteuer/!6027802/>
- ²⁴ ARD-aktuell / tagesschau.de (2025). *ARD-DeutschlandTrend. Mehrheit für höhere Steuern - auch bei Anhängern der Union*. Beitrag vom 03.09.2025. Abgerufen von <https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend/deutschlandtrend-3488.html>.
- ²⁵ Putaturo, Chiara & Desiderio, Julien (2025). *A European agenda to tax the super-rich: A solution to inequality in the European Union*. Oxfam EU. 09.10.2025. Abgerufen von <https://policy-practice.oxfam.org/resources/a-european-agenda-to-tax-the-super-rich-a-solution-to-inequality-in-the-europea-621736/>.
- ²⁶ Truger, Achim (2025). *Wirtschaftsweiser Truger: Jetzt braucht es einen Krisen-Soli für Reiche*. Surplus – Das Wirtschaftsmagazin, 05.08.2025. Abgerufen von <https://www.surplusmagazin.de/truger-krisen-soli-haushalt-klingbeil>.
- ²⁷ Bürgerbewegung Finanzwende & Netzwerk Steuergerechtigkeit (2025). *Ehrensache Erbschaftsteuer: Keine Ausnahmen für Milliardäre – Fragen & Antworten*. Abgerufen von <https://www.finanzwende.de/kampagnen/ehrensache-erbschaftsteuer-keine-ausnahmen-fuer-milliardaere/>;
- Netzwerk Steuergerechtigkeit (2025). *Erneut Steuererlasse in Milliardenhöhe für Großserben*. Abgerufen von <https://www.netzwerk-steuergerechtigkeit.de/erneut-steuererlasse-in-milliardenhoehe-fuer-grosserben/>
- ²⁸ Heck, I. Rabensteiner, T., Tippet, B. (2023). *A Progressive Excess Profits Tax for the European Union (PEPT Proposal Study)*. Abgerufen von https://api.rasmus-andresen.eu/wp-content/uploads/2024/05/2023_PEPT_Proposal_Study_RasmusANDRESEN.pdf; Trautvetter, Christoph (2024). *Übergewinne richtig besteuern*. Rosa-Luxemburg-Stiftung. Abgerufen von <https://www.rosalux.de/publikation/id/51548/uebergewinne-richtig-besteuern>.
- ²⁹ RWE Aktiengesellschaft (2025, 20. März). *RWE achieves strong earnings in 2024 and invests heavily in expanding its renewables portfolio*. Abgerufen von <https://www.rwe.com/en/press/rwe-ag/2025-03-20-rwe-achieves-strong-earnings-in-2024/>.
- ³⁰ Jüngling, Leonard (2025). *Verbund: Seit 2022 3,8 Milliarden Euro Übergewinne*. Momentum Institut. Abgerufen von <https://www.momentum-institut.at/news/verbund-seit-2022-38-milliarden-euro-uebergewinne/>.
- ³¹ Heck, I. Rabensteiner, T., Tippet, B. (2023). *A Progressive Excess Profits Tax for the European Union (PEPT Proposal Study)*. Abgerufen von https://api.rasmus-andresen.eu/wp-content/uploads/2024/05/2023_PEPT_Proposal_Study_RasmusANDRESEN.pdf; Trautvetter, C. (2024). *Übergewinne richtig besteuern*. Rosa-Luxemburg-Stiftung. Abgerufen von <https://www.rosalux.de/publikation/id/51548/uebergewinne-richtig-besteuern>.
- ³² Oxfam Deutschland (2025, 19. Juni). *Umfrage zeigt große Zustimmung für Besteuerung von Öl-, Gas- und Kohlekonzerne*n. Abgerufen von <https://www.oxfam.de/presse/pressemitteilungen/2025-06-19-umfrage-zeigt-grosse-zustimmung-besteuering-oel-gas>.
- ³³ Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2023): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland, Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203); Karlsruhe, Berlin, 2024
- ³⁴ Chapman, A., Mang, S., Heuwieser, M. (2024): A frequent flying levy in Europe. The Moral, economic and legal case. New Economics Foundation, https://new-economics.files.svcdn.com/production/files/Frequent-flying-levy-Europe_NEF.pdf?dm=1727962943.
- ³⁵ Chapman, A., Mang, S., Heuwieser, M. (2024): A frequent flying levy in Europe. The Moral, economic and legal case. New Economics Foundation,
- ³⁶ Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M.,

Thamling, N., Wünsch, M. (2023): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland, Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203); Karlsruhe, Berlin, 2024.

³⁷ Transport & Environment Deutschland (2025, 25. April). *Neue T&E-Studie: Deutschland ist Steuerparadies für SUVs und verliert dabei Milliarden*. Abgerufen von <https://www.transportenvironment.org/te-deutschland/articles/neue-t-e-studie-deutschland-ist-steuerparadies-fuer-suvs-und-verliert-dabei-milliarden>.