



## CO<sub>2</sub>-Bepreisungsmodelle im Vergleich

### Wie erreicht Deutschland seine Klimaziele nachhaltig?

*Jasper Eitze, Martin Schebesta*

- › Die in der Diskussion befindliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den nicht vom Europäischen Emissionshandel abgedeckten Sektoren soll zur Erreichung der deutschen Klimaziele beitragen. In der aktuellen Debatte wird hauptsächlich zwischen zwei CO<sub>2</sub>-Bepreisungsmodellen unterschieden: Einer CO<sub>2</sub>-Steuer und der Ausweitung des Emissionshandels.
- › Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer bei gleichzeitiger Rückzahlung an Bevölkerung und Unternehmen und Integration bestehender energie- und CO<sub>2</sub>-bezogener Abgabekomponenten ließe sich womöglich ökonomisch effizient, ökologisch effektiv und sozial akzeptabel ausgestalten. Ihrem Wesen nach kann sie Emissionen allerdings nur indirekt über Preisanreize reduzieren.
- › Ein Emissionshandel begrenzt durch die geltende Obergrenze die erfassten CO<sub>2</sub>-Emissionen technisch am effektivsten. Als Übergangslösung ist für den Verkehrs- und Gebäudebereich ein nationales Emissionshandelssystem (ETS) denkbar.
- › Bei gleichzeitiger Abschaffung bzw. Reform bestehender Regelungen, Förderbestände, Abgaben und Umlagen sind sowohl CO<sub>2</sub>-Steuer als auch Emissionshandel aus klimapolitischer Sicht dem Status Quo vorzuziehen. Zentral ist die Organisation des sozialen Ausgleichs, auch mit Blick auf die nach Sektoren unterschiedlichen Möglichkeiten zu effektiver CO<sub>2</sub>-Vermeidung.

## Inhaltsverzeichnis

CO <sub>2</sub> -Steuer .....	2
Emissionshandelssysteme .....	3
Vergleich und Ausblick: CO <sub>2</sub> -Steuer oder Emissionshandel? .....	4
Impressum .....	7

In der Diskussion darüber, wie die deutschen Klimaziele erreicht werden können, mehren sich die Rufe nach einer umfassenderen CO<sub>2</sub>-Bepreisung.<sup>1</sup> Zwar existiert mit dem Europäischen Emissionshandel (engl. European Union Emissions Trading Scheme – EU ETS) bereits ein CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem für den Strom- und Industriesektor sowie für den innereuropäischen Luftverkehr. Jedoch deckt der EU ETS nur ca. 40 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen ab. Die EU-Lastenteilungsentscheidung von 2009 verpflichtet Deutschland, seine CO<sub>2</sub>-Emissionen in den nicht vom EU ETS abgedeckten Sektoren (Non-ETS-Bereich: Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft) bis 2020 um 14 Prozent und bis 2030 um 38 Prozent gegenüber 2005 zu senken.<sup>2</sup> Absehbar ist, dass Deutschland seine 2020-Ziele nicht vollständig erreichen wird und mit entsprechenden Sanktionen rechnen muss. Im Bundeshaushalt sind bereits 300 Mio. Euro an Zahlungsverpflichtungen für den Zeitraum von 2018 bis 2020 eingeplant.<sup>3</sup> Verfehlt Deutschland auch seine 2030-Ziele, könnten sich die Zahlungen gar auf 30 bis 60 Mrd. Euro belaufen.<sup>4</sup> Um das zu vermeiden, werden zurzeit zwei marktwirtschaftliche Bepreisungsansätze diskutiert: die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer und die Ausweitung des Emissionshandels.

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

In der aktuellen politischen Debatte in Deutschland wird am häufigsten die Bepreisungsform der CO<sub>2</sub>-Steuer genannt. Hierbei bestimmt der Staat für alle Wirtschaftssektoren einheitlich den Preis pro freigesetzte Tonne CO<sub>2</sub>. Wenn das Einsparen von CO<sub>2</sub> billiger ist als das Bezahlen der Steuer, ist die CO<sub>2</sub>-Steuer wirksam. Dann werden Verursacher aus Kostengründen emissionsärmere Alternativen anstelle von fossilen Energieträgern verwenden, um die Steuer zu umgehen.

Kritisch erscheint allerdings die soziale Akzeptanz einer CO<sub>2</sub>-Steuer (siehe Gelbwestenproteste in Frankreich). Denn die Belastungen betreffen untere Einkommensschichten überproportional: Der Anteil der Ausgaben für Energie, Wärme und Mobilität ist im Verhältnis zum Einkommen besonders hoch. Sinnvoll erscheint daher eine (Teil-)Rückzahlung der CO<sub>2</sub>-Steuereinnahmen an die Bevölkerung. Alternativ könnten auch bereits existierende Steuern bzw. die Gesamtabgabenlast reduziert werden. Schweden zeigt hier, wie letzteres Modell aussehen kann: Als die dortige Regierung 1991 eine CO<sub>2</sub>-Steuer einführte, baute sie gleichzeitig Vermögens-, Kapital- und Ertragssteuern ab. Zudem zahlen Unternehmen, die sich im internationalen Wettbewerb befinden, bis zu 60 Prozent weniger Abgaben pro Tonne CO<sub>2</sub>.

Die Schweiz, die seit 2008 ebenfalls eine CO<sub>2</sub>-Abgabe erhebt, versucht die soziale Akzeptanz folgendermaßen sicherzustellen: Rechnungen für fossile Brennstoffe führen die Abgabe gesondert auf, was für Transparenz sorgt. Zudem fließen knapp zwei Drittel der Einnahmen über Erstattungen der Krankenkasse zurück an die Bevölkerung. Das übrige

Drittel geht in die Förderung CO<sub>2</sub>-mindernder Maßnahmen an Gebäuden sowie in die Erforschung klimaschonender Innovationen. Zudem können sich CO<sub>2</sub>-intensive Unternehmen durch eine Selbstverpflichtung zur Emissionsminderung von der Abgabe befreien lassen.<sup>5</sup> Die rund 4.000 Industrieunternehmen des Landes haben im Vergleich zu 2001 ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 30 Prozent gesenkt.<sup>6</sup>

Unter ökologischen Gesichtspunkten ist das größte Defizit einer CO<sub>2</sub>-Steuer, dass sie die Menge an Emissionen durch entsprechende Anreize allenfalls indirekt begrenzt. Bei hoher Zahlungsbereitschaft der Verbraucher, etwa mangels kurzfristiger Ausweichmöglichkeiten, können sich diese Anreize aber schnell als zu schwach erweisen. Dies gilt insbesondere im Verkehrssektor, wo in Deutschland die Abgabenlast ohnehin hoch ist und die bereits bestehende Ökosteuer praktisch keine Lenkungswirkung entfaltet.<sup>7</sup> Manche Experten fordern für Deutschland eine CO<sub>2</sub>-Steuer in Höhe von 20 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, die dann schrittweise erhöht wird (wie in Schweden, der Schweiz oder Frankreich). Andere meinen, dass eine Steuer erst ab 50 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> effektiv wäre.<sup>8</sup>

Das übergeordnete Ziel ist es, eine angemessene Steuerhöhe festzulegen, die den gewünschten ökologischen Effekt verspricht, von der Gesellschaft akzeptiert wird und die internationale Wettbewerbsfähigkeit erhält. Speziell der Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit soll verhindern, dass – neben Produktion und Arbeitsplätzen – Emissionen ins Ausland verlagert werden (*carbon leakage*). Dabei soll kein administrativer Mehraufwand entstehen, im besten Falle wird dieser gegenüber dem Status Quo sogar gesenkt. Zur Realisierung dieses Ziels wären zwei Maßnahmen zentral:

1. Die Reform bzw. Abschaffung anderer Abgaben und Umlagen sowie eine transparente Rückerstattung an die Bevölkerung sowie Ausnahmen für bestimmte Unternehmen bzw. Branchen in Abhängigkeit vom internationalen Umfeld;
2. Festsetzung einer Steuerhöhe und deren regelmäßige Anpassung, damit Emissionen tatsächlich verringert, angemessene Rückerstattungen an die Bevölkerung ermöglicht und ein Erreichen der Klimaziele gewährleistet werden.

## Emissionshandelssysteme

Anders als bei einer CO<sub>2</sub>-Steuer gilt in einem Emissionshandelssystem (ETS) für einen bestimmten Geltungsbereich und einen bestimmten Zeitraum eine verbindliche Obergrenze für CO<sub>2</sub>-Emissionen. ETS-Marktteilnehmer, wie z. B. Industrieanlagen oder Elektrizitätswerke, erhalten Zertifikate und damit das Recht, pro Zertifikat eine Tonne CO<sub>2</sub> auszustoßen. Diese werden entweder frei zugeteilt, verkauft oder versteigert. Durch die weltweit stark verbreitete Form der Zertifikatsversteigerung erhält die öffentliche Hand ein zusätzliches Budget, das in den meisten Fällen für spezielle Klimaschutzprogramme (Förderung von Energieeffizienz, erneuerbaren Energien etc.) verwendet wird. Am Ende des zuvor festgelegten Zeitraums, einer Handelsperiode, müssen die Marktteilnehmer für ihre verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen ausreichend Zertifikate vorweisen – ansonsten drohen Sanktionen, z. B. in Form von Strafzahlungen.

Während einer Handelsperiode können Marktteilnehmer nach Bedarf Zertifikate kaufen oder verkaufen. In der Regel sparen dann jene Marktteilnehmer CO<sub>2</sub>-Emissionen ein, die dies am kostengünstigsten bewerkstelligen können. Die CO<sub>2</sub>-Preisbildung erfolgt im ETS somit auf der Grundlage von Zertifikatsangebot und -nachfrage. Während einer laufenden Handelsperiode kann der Gesetzgeber die Preisentwicklung beeinflussen, indem er die Zertifikats-

menge verringert, einen Mindestpreis bzw. Preiskorridor festlegt oder Regelungen ändert. Beispielsweise kann die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Marktteilnehmer Zertifikate anrechnen lassen, die für erbrachte CO<sub>2</sub>-Einsparungen außerhalb des eigentlichen ETS-Geltungsbereichs stehen. Derartige Eingriffe sollten indes wohl überlegt sein, da sie aus Sicht der Marktteilnehmer die Planbarkeit ihrer Geschäftstätigkeit verringern. Unabhängig davon gilt auch hinsichtlich der ökonomischen und sozialen Effekte eines ETS das Gleiche zu beachten wie bei einer CO<sub>2</sub>-Steuer: Belastungen für die Bevölkerung, *carbon leakage* etc.

Grundsätzlich gibt es zwei Varianten der Zertifikatspflicht, die sich auch miteinander kombinieren lassen:

1. **Upstream:** Hier sind Förderunternehmen und Importeure fossiler Energieträger zertifikatspflichtig. Durch die Umlegung der Zertifikatskosten auf nachfolgende Handelsstufen und schlussendlich den Endverbraucher wirkt dieser Ansatz ähnlich einer CO<sub>2</sub>-Steuer mit dem Unterschied, dass die Höhe des CO<sub>2</sub>-Preises bei einer CO<sub>2</sub>-Steuer vom Gesetzgeber bestimmt wird. Der Vorteil eines *Upstream*-ETS ist, dass aufgrund der vergleichsweise kleinen Anzahl von Marktteilnehmern ein eher geringer Verwaltungs- bzw. Kontrollaufwand entsteht.
2. **Downstream:** Hier sind die Endverbraucher von fossilen Energieträgern zertifikatspflichtig, zum Beispiel ein Kraftwerksbetreiber oder ein Autofahrer. Ein *Downstream*-ETS kann im Vergleich zu einem *Upstream*-System leichter schrittweise in unterschiedlichen Teilmärkten eingeführt werden. Zudem lassen sich anlagen- oder sektorenspezifische Ausnahmeregelungen leichter verwirklichen. Nachteil eines *Downstream*-ETS ist die große Menge von Marktteilnehmern und der damit verbundene administrative Aufwand.

Das EU ETS ist *downstream* ausgerichtet. Es ist das zentrale Klimaschutzinstrument der EU zur Erfüllung ihrer Klimaziele, zwischen 2005 und 2020 im Rahmen des Kyoto-Protokolls und ab 2021 im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens. Zwar bemängeln Kritiker oft, dass das EU ETS die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu gering bepreise und kaum Anreize zur Emissionsminderung setze. Der Zertifikatspreis sagt indes weniger über die Funktionsfähigkeit des EU ETS aus als vielmehr darüber, wie ambitioniert die Emissionsobergrenze gewählt wurde. Immerhin ist seit einer Korrektur im Jahr 2018, durch die überschüssige Zertifikate schrittweise dem Markt entzogen werden, der Zertifikatspreis von sieben Euro zu Beginn des Jahres 2018 auf mittlerweile 25 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> gestiegen. Durch die fortdauernde Zertifikatsverknappung in der vierten Handelsphase ab 2021 ist mit weiter gehenden Preissteigerungen zu rechnen.

## Vergleich und Ausblick: CO<sub>2</sub>-Steuer oder Emissionshandel?

Da sich ein ETS, anders als eine CO<sub>2</sub>-Steuer, mit seiner Emissionsobergrenze strikt an den entsprechenden Klimazielen orientiert, gilt es unter ökologischen Gesichtspunkten als „treffsicheres“ Instrument. Auch unter ökonomischen Gesichtspunkten bietet ein ETS den Vorteil, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen kosteneffizient an der günstigsten Stelle eingespart werden. Außerdem lassen sich bestehende Emissionshandelssysteme relativ leicht miteinander verbinden. Die bereits existierende International Carbon Action Partnership (ICAP) als multilaterales Forum für den Austausch über Emissionshandelssysteme verdeutlicht ebenfalls die gegenüber Steuerfragen vergleichsweise höhere internationale Kooperationsbereitschaft. Grundsätzlich stärkt ein ETS aufgrund seiner Funktionsweise das Prinzip des internationalen Handels – vor dem Hintergrund protektionistischer Tendenzen ein wichtiger Aspekt. Unter sozialen bzw. Akzeptanzgesichtspunkten kann die Zertifikatsversteigerung so erfolgen, dass ein ETS eine regelmäßige „Klimadividende“ für die Bevölkerung gewährleistet.

## Ausgestaltung eines nationalen Emissionshandels

Die Ausweitung des EU ETS erscheint angesichts der unterschiedlichen Haltungen einzelner Mitgliedstaaten nur mittel- bis langfristig realisierbar, also aus deutscher Sicht nicht rechtzeitig, um die 2030-Klimaziele zu erreichen. Vor diesem Hintergrund erscheint ein nationaler ETS für Deutschland (DE ETS) als interessante Option.<sup>9</sup> Dieser sollte sich auf die Sektoren Verkehr und Gebäude konzentrieren und zunächst geschlossen, also getrennt vom EU ETS, laufen. Zwar vollzieht sich durch zunehmende Elektrifizierung (E-Mobilität und Wärmepumpen) ungesteuert bereits eine allmähliche Integration des Verkehrs- und Gebäudesektor in den EU ETS. Deren gezielte vollständige Integration brächte auf absehbare Zeit insgesamt jedoch kaum CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Denn aufgrund der höheren CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten würde v. a. der Verkehrssektor überschüssige Emissionszertifikate im EU ETS aufnehmen. Eine Verringerung des Zertifikatsüberschusses im EU ETS wird aber durch die beschlossenen Korrekturmaßnahmen in den nächsten Jahren ohnehin erfolgen. Deutschland würde seine Klimaverpflichtungen im Non-EU-ETS-Bereich also weiterhin verfehlen. Ähnliches gilt für die Sektoren Gebäude und Landwirtschaft. Bei letzterer wäre außerdem eine enge Koordination mit der EU-Agrarpolitik notwendig.

Möglich wäre, ein DE ETS zunächst auf die Strom- und Wärmeerzeugung, die nicht durch den EU ETS abgedeckt ist (also kleine Anlagen in Wohnhäusern etc.), zu beschränken. Auf diesem Wege könnten 40 Prozent der deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen außerhalb des EU ETS abgedeckt werden. Würde zusätzlich der Verkehrssektor einbezogen, stiege dieser Anteil auf 80 Prozent. Um die Einbeziehung des Verkehrs- und Gebäudesektors in einen DE ETS praktikabel zu gestalten, wäre eine *Upstream*-Zertifikatspflicht sinnvoll.<sup>10</sup> Raffinerien sind als Industrieanlagen ohnehin bereits mit dem EU ETS vertraut. Allein aufgrund der Grenzen administrativer Handhabbarkeit käme ein *Downstream*-ETS für private Haushalte und den Verkehr praktisch nicht in Frage.

Ein DE ETS sollte kompatibel mit dem EU ETS und potenziell weiteren nationalen ETS anderer EU-Mitglieder sein. Mit einem nationalen ETS könnte Deutschland innerhalb der EU Pionierarbeit leisten und somit eine klimapolitische Vorreiterrolle einnehmen. Allerdings hätte ein geschlossenes DE ETS für die Sektoren Verkehr und Gebäude (Wärme) auf der Grundlage ambitionierter Klimaschutzziele (etwa dem Klimaschutzplan 2050) starke Preissteigerungen zur Folge, die ohne entsprechende Ausgleichsmaßnahmen unter sozialen Gesichtspunkten schwer vermittelbar sein dürften. Um hier Abhilfe zu schaffen, könnten zunächst die in einen speziellen Fonds (s. Energie- und Klimafonds) fließenden Auktionserlöse für soziale Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden.<sup>11</sup>

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Ausweitung des EU ETS auf weitere Sektoren – als Übergangslösung vorerst in Form eines DE ETS – gegenüber einer CO<sub>2</sub>-Steuer Vorteile bietet. Grundsätzlich gilt aber, dass – in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung – beide CO<sub>2</sub>-Bepreisungsformen sinnvolle marktwirtschaftliche Klimaschutzinstrumente sein können. Denn bei einer gleichzeitigen Abschaffung bzw. Reform bestehender Regelungen, Förderbestände, Abgaben und Umlagen sind beide Ansätze aus klimapolitischer Sicht dem Status Quo überlegen.

- 1 Mit „CO<sub>2</sub>“ sind hier neben Kohlenstoffdioxid auch andere Treibhausgase (THG) gemeint, die zur Vergleichbarkeit in CO<sub>2</sub>-Äquivalente (engl. Abk. CO<sub>2</sub>e) umgerechnet werden.
- 2 Darüber hinaus hat sich Deutschland im Klimaschutzplan 2050 das Ziel gesetzt, bis 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden. Das Zwischenziel, die Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken, wird deutlich verfehlt; dieses rein nationale Klimaziel ist allerdings im Gegensatz zu den europäischen Zielen weder rechtlich verbindlich noch mit Sanktionen verbunden.
- 3 Vgl. Schlandt, J. (2019) „300 Millionen Euro: Deutschland verfehlt Klimaziele – und muss Strafe zahlen“, Tagesspiegel. <https://www.tagesspiegel.de/politik/300-millionen-euro-deutschland-verfehlt-klimaziele-und-muss-strafe-zahlen/24118596.html> (zuletzt abgerufen am 04.06.2019).
- 4 Vgl. Agora Energiewende, Agora Verkehrswende (2018) Die Kosten von unterlassenem Klimaschutz für den Bundeshaushalt: Die Klimaschutzverpflichtungen Deutschlands bei Verkehr, Gebäuden und Landwirtschaft nach der EU-Effort-Sharing-Entscheidung und der EU-Climate-Action-Verordnung. [https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Non-ETS/142\\_Nicht-ETS-Papier\\_WEB.pdf](https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Non-ETS/142_Nicht-ETS-Papier_WEB.pdf) (zuletzt abgerufen am 04.06.2019).
- 5 Die 40 energieintensivsten Unternehmen unterliegen einem eigenen ETS und sind von der Abgabe ohnehin befreit. Alle weiteren Unternehmen können durch Erreichung von individuell vereinbarten Zielvereinbarungen Rückerstattungen erhalten.
- 6 Vgl. Minsch, R. (2019) „Wieso die Schweizer Wirtschaft so viel CO<sub>2</sub> einspart“, Neue Zürcher Zeitung. <https://www.nzz.ch/meinung/wieso-die-schweizer-wirtschaft-so-viel-co2-einspart-ld.1470516> (zuletzt abgerufen am 04.06.2019).
- 7 Vgl. Weimann, J., zitiert in C. Eisenring (2019) „Schweizer Ökobonus für die deutsche Energiewende“, Neue Zürcher Zeitung, 07.05.2019: 27.
- 8 Graichen, P., zitiert in M. Mirau & J. Schäfer (2019) „Kann man auf die Zukunft Steuern erheben?“, FOCUS, Nr. 19 (04.05.2019): 40–41; vgl. Agora Energiewende & Agora Verkehrswende (2019) 15 Eckpunkte für das Klimaschutzgesetz. [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin2/Projekte/2019/15\\_Eckpunkte\\_fuer\\_das\\_Klimaschutzgesetz/Agora\\_15\\_Eckpunkte\\_Klimaschutzgesetz\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin2/Projekte/2019/15_Eckpunkte_fuer_das_Klimaschutzgesetz/Agora_15_Eckpunkte_Klimaschutzgesetz_WEB.pdf) (zuletzt abgerufen am 04.06.2019).
- 9 Die wissenschaftlichen Dienste des Bundestages kommen in Nationale bzw. EU-weite Einbeziehung weiterer Sektoren in das Europäische Emissionshandelssystem zu der Schlussfolgerung, dass die Einführung eines nationalen ETS unter (EU-)rechtlichen Gesichtspunkten grundsätzlich möglich wäre: <https://www.bundestag.de/resource/blob/554054/d82fa4578090812799515b50409f453e/wd-8-013-18-pdf-data.pdf> (zuletzt abgerufen am 01.07.2019).
- 10 Diesen Vorschlag vertritt der Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz. Praktiziert wird solch eine Upstream-Einbindung von Verkehr, Haushalten und industriellen Kleinemittenten (kleiner als 25.000t CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr) beispielsweise in Kalifornien.
- 11 Mögliche Ausgleichsmaßnahmen wären z. B.: pauschale Rückerstattung, Erhöhung des Heizkostenzuschusses, starker steuerlicher Anreiz zur Gebäudesanierung (v. a. auch für Vermieter), Verpflichtungen zur energetischen Gebäudesanierung für Mietshäuser.

## Impressum

### Die Autoren

Jasper Eitze ist Koordinator für Globale Ressourcenpolitik in der Hauptabteilung Europäische und Internationale Zusammenarbeit der Konrad-Adenauer-Stiftung.

Martin Schebesta ist Koordinator für Grundsatzfragen der Ordnungspolitik und Sozialen Marktwirtschaft in der Hauptabteilung Politik und Beratung der Konrad-Adenauer-Stiftung.

### Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

#### Jasper Eitze

Koordinator „Globale Ressourcenpolitik“  
Hauptabteilung Europäische und Internationale Zusammenarbeit  
T +49 30 / 26 996-3635  
[jasper.eitze@kas.de](mailto:jasper.eitze@kas.de)

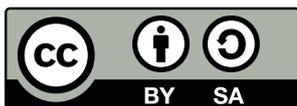
#### Martin Schebesta

Koordinator für Grundsatzfragen der Ordnungspolitik und Sozialen Marktwirtschaft  
Hauptabteilung Politik und Beratung  
T +49 30 / 26 996-3595  
[martin.schebesta@kas.de](mailto:martin.schebesta@kas.de)

Postanschrift: Konrad-Adenauer-Stiftung, 10907 Berlin

Herausgeberin: Konrad-Adenauer-Stiftung e. V. 2019, Berlin  
Gestaltung & Satz: yellow too Pasiak Horntrich GbR  
Druck: copy print Kopie & Druck GmbH, Berlin  
Printed in Germany.  
Gedruckt mit finanzieller Unterstützung der Bundesrepublik Deutschland.

ISBN 978-3-95721-573-4



Der Text dieses Werkes ist lizenziert unter den Bedingungen von „Creative Commons Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“, CC BY-SA 4.0 (abrufbar unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode.de>)