

Energietage 2021

Klimaschädliche Subventionen umbauen – Win-win für Klimaschutz und Staatshaushalt

Teilnehmer*innen

- Keynote: Hans Eichel (Bundesfinanzminister a.D.)
- Impulsvortrag: Swantje Fiedler (FÖS)
- Moderation: Carolin Schenuit (FÖS)

Panelist*innen:

- Daniela Kluckert (FDP)
- Rüdiger Kruse (CDU)
- Sven-Christian Kindler (Grüne)
- Frederik Moch (DGB)

- **Keynote Hans Eichel: Großbaustelle der Klima- und Fiskalpolitik**

Hans Eichel macht deutlich, dass uns in der Klimapolitik Zeit davonläuft. Daher **sollten Investitionschancen** trotz Corona-Krise und wachsender Staatsschuldenquote werden. Der Abbau klimaschädlicher Subventionen sei dabei als **Win-Win Situation** zu begreifen: mehr Klimaschutz und eine bessere Ausstattung öffentlicher Haushalte seien gleichzeitig möglich. Die **Subventionslandschaft** solle **umgebaut** werden, um Zukunftstechnologien und -materialien zu fördern. Der Strukturwandel müsse **sozial gerecht, mehrheitsfähig und praktikabel** gestaltet werden, um die breite Unterstützung der Bevölkerung sicherzustellen.

- **Impulsvortrag Swantje Fiedler: Was bringt der Subventionsabbau?**

Swantje Fiedler präsentiert die zentralen Ergebnisse zweier FÖS-Studien zum Thema Subventionsabbau¹. Sie verweist auf ein **Einnahmepotenzial von 46 Mrd. Euro** und ein **Emissionseinsparungen von 100 Mio. t CO_{2e}**. Zudem wirke der Subventionsabbau in den meisten Fällen **sozialverträglich**; denn oft profitieren wohlhabende Bevölkerungsgruppen überproportional von klimaschädlichen Subventionen. Aufgrund der enormen Einnahme- und Klimaschutzpotenziale sei **der Subventionsabbau und -umbau** neben der CO₂-Bepreisung die zweite

¹ FÖS (2020). Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf

FÖS (2021). Zehn klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen – ein Zeitplan. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf

ökonomische Großbaustelle der deutschen Klimapolitik. Die Bundesregierung müsse daher rasch konkrete und zeitnahe Maßnahmen zur **Transformation der Subventionslandschaft** ergreifen.

- **Für wie wichtig halten Sie den Subventionsabbau und welche zwei Subventionen würden Sie am dringlichsten abbauen; was muss dafür auf politischer Ebene getan werden?**

Rüdiger Kruse betont, dass sich Haushalts- und Finanzpolitik an den Nachhaltigkeitszielen orientieren muss; dafür sei eine **Umstellung des Steuer- und Subventionssystems** unter dem Klimaaspekt von Nöten. Weil die Umsetzung am „schnellsten und einfachsten“ möglich sein, würde er sich für eine sofortige Abschaffung der Steuervergünstigung für Dieselkraftstoff (**Dieselprivileg**) und der **Steuerbefreiung des Kerosins** im Luftverkehr aussprechen.

Sven-Christian Kindler erklärt, dass die Große Koalition den Subventionsabbau bisher in Ausschüssen und im Plenum behindere und beklagt die **inkohärente Klima- und Umweltpolitik der Bundesregierung**. Er fordert auch den Abbau des **Dieselprivilegs** (Behinderung Verkehrsverlagerung) und die Abschaffung der **Steuerbefreiung von Kerosin im Luftverkehr**.

Daniela Kluckert erklärt, dass inkohärente Politik vielmehr dadurch entstehe, dass zu oft in den Markt eingegriffen werde. Klimaschutz müsse durch **marktwirtschaftliche Mittel** erreicht werden. Der **Emissionshandel** stehe für sie daher im Zentrum der deutschen Klimapolitik. Mit Anpassung des Subventionssystems verzerre man den Wettbewerb und stelle die heimische Industrie schlechter. Im Diskurs wird deutlich, dass der von Daniela Kluckert genutzte Subventionsbegriff allerdings ein etwas anderer ist, als von Swantje Fiedler eingangs vorgestellt.

Frederik Moch erläutert, dass die **Sozialverträglichkeit** im Zentrum des Subventionsabbaus stehen müsse (Beschäftigung, Wirtschaftsstrukturen). Der Staat müsse handelnd und gestaltend wirken („**strategischer Investor**“), weshalb es nicht um den Subventionsabbau, sondern vielmehr den geschickten Subventionsumbau gehe. Er spricht sich unter Beachtung **sozialer und wirtschaftlicher Wechselwirkungen** für den Abbau **der Diesel- und Kerosinsubvention** aus.

Hans Eichel betont, dass der Markt sich nicht von selbst reguliere. Mit Subventionen setze der Staat einen Rahmen für Unternehmen und Haushalte. Subventionen sollen Technologie und Innovation anstoßen, müssten aber dringend zeitlich begrenzt sein. Er spricht sich für den Abbau der **Kerosinsteuerbefreiung** aus und fordert die Anhebung des **Mehrwertsteuersatzes** auf **Fleischprodukte**.

- **Wo liegt die „Schmerzgrenze“ für Mehrbelastung durch CO2-Bepreisung und Subventionsabbau?**

Sven-Christian Kindler erklärt, dass der Subventionsabbau Teil eines großen **Transformationsplans** sei. Soziale Unterstützung und **Sozialpolitik** müsse dabei mitgedacht werden. Die Einnahmen des Subventionsabbaus könnten dabei helfen. Allerdings müssen Verteilungsfragen nicht bei allen Subventionen intensiv mitgedacht werden, wenn die Subventionen ohnehin vor allem Besserverdienenden zugute kommen (z. B. **Dienstwagenprivileg**). Das **Schweizer Rückverteilungssystem** könne als Beispiel für gerechten Klimaschutz dienen; so könne man auch die Wähler/innen vom Subventionsabbau überzeugen.

- **Gibt es einen Unterschied zwischen der Subventionierung von fossilen und klimaneutralen Wirtschafts- und Lebensweisen?**

Daniela Kluckert erklärt, dass der Staat nur die richtigen Rahmenbedingungen und Regeln vorgeben dürfe, innerhalb derer Unternehmen frei wirtschaften. Sie wiederholt die Wichtigkeit eines **starken CO2-Preises** und des **Emissionshandels** (Stichwort: Kosteneffizienz) für den Klimaschutz. **Marktwirtschaftliche Eingriffe** müssen stets zeitlich **begrenzt** sein.

- **Können es die Forderungen der Initiative „Grüne Null“ zum Subventionsabbau ins Wahlprogramm der CDU schaffen?**

Rüdiger Kruse führt aus, die Initiative „Grüne Null“ erfahre große Unterstützung in der Partei und Fraktion. Ihm sei aber weniger das Wahlprogramm sondern vielmehr der **Koalitionsvertrag** wichtig, dort müssen wichtige Maßnahmen verankert werden.

- **Mit welchen wirtschafts- und strukturpolitischen Maßnahmen sollte der Subventionsabbau verknüpft werden, damit die Transformation von möglichst vielen Akteuren getragen wird?**

Frederik Moch erläutert, der Strukturwandel müsse dringend positiv diskutiert werden, damit Wege gemeinsam gefunden und gegangen werden. Unternehmen und Beschäftigte müssten durch **staatliche Maßnahmen(-bündel)** während der **Transformation unterstützt** werden (internationaler Wettbewerb, private Investitionen anreizen, Arbeitsplatzertzerhalt) und **Alternativen geschaffen** werden (z. B. Mobilitätszuschlag statt Pendlerpauschale).

- **Warum werden im Jahr 2021 immer noch klimaschädliches Wirtschaften und Verhalten staatlich gefördert? Wo liegen die Hemmnisse?**

Hans Eichel erklärt, dass **Lobbyisten** direkt auf die Politik einwirken würden, um „ihre“ Subvention aufrechtzuerhalten. Die Politik müsse mutig agieren und Änderungen im Steuer- und Subventionssystem gegen solche Interessen vornehmen. Die **Sozialverträglichkeit** des Subventionsumbaus ist sehr **wichtig**. Allerdings dürfe nicht vergessen werden, dass oft vor allem ohnehin **privilegierte Bevölkerungsgruppen** von klimaschädlichen Subventionen profitieren (Dienstwagenprivileg).

Daniela Kluckert entgegnet, dass das Dienstwagenprivileg auch **industriepolitische Wirkung** entfalte und daher die heimische Industrie und Beschäftigung stärke. Trotzdem sollen Subventionen abgeschafft werden, denn am **italienischen Beispiel** werden deutlich, dass z.B. der Wettbewerb auf der Schiene die **Angebotsqualität** senken und die **Nachfrage** von **Inlandsflügen weglenken** würde.

Sven-Christian Kindler erläutert wiederum, dass die **Schieneinfrastruktur** vom Staat zur Verfügung gestellt werden müsse und damit **nicht als Subvention** zu begreifen sei. Der **Preisvorteil** von Inlandsflügen gegenüber der Bahn sei nicht auf mangelnden Wettbewerb, sondern auf fehlender Internalisierung **externer Kosten** zurückzuführen.

- **Was sagen betroffene Industrien (z.B. Automobil, Landwirtschaft) zum Subventionsabbau?**

Rüdiger Kruse führt aus, dass z.B. der Agrarsektor **Wettbewerbsverzerrungen** befürchte und dass man beim Strukturwandel **„unter die Räder kommen“** könne. Die wirtschaftlichen **Rahmenbedingungen** müssen daher umfassend und **langfristig** gedacht sowie kommuniziert werden. Deshalb können auch nicht alle Industrien kurzerhand umgebaut werden. Lobbyisten gebe es natürlich, daher müsse man aber **Mehrheiten organisieren**, um diese Interessen zu überstimmen.

- **Abschlussrunde**

Daniela Kluckert betont, dass **marktwirtschaftliche Instrumente** und **Wettbewerb** zu Innovation, preiswerten Angeboten und einem insgesamt besseren Ergebnis führen würden.

Sven-Christian Kindler erläutert, dass alte Technologien nicht weiter geschützt werden dürfen; die **Transformation** biete **riesige Chancen** für Wertschöpfung und Beschäftigung.

Frederik Moch erklärt, dass die Transformation gestaltet werden müsse. Die **Finanzierungsfrage** sei Zentrum des Strukturwandels; die verschiedenen **Interessensgruppen** müssten in den Transformationsprozess („**gesamtgemeinschaftliche Aufgabe**“) eingebunden werden.

Rüdiger Kruse führt aus, dass Subventionen **zielgerichtet** und **zeitlich begrenzt** sein (z.B. Wasserstoff) sollten. Die **aktuelle politische Bereitschaft** müsse genutzt werden; die nächsten vier Jahren seien zentral für den deutschen Klimaschutz.

Hans Eichel schließt damit ab, dass der **ökologische Umbau** unseres Lebensstils eine **Chance** sei; falls diese nicht genutzt wird, drohen unwiderrufliche Folgen. Der Umbau müsse **demokratisch** und durchdacht „**mit Freude auf Zukunft**“ angegangen werden.

Ergebnis der Zuschauerumfrage (Mehrfachantworten waren möglich)

Was halten Sie für die wichtigsten drei Faktoren, damit der Subventionsabbau gelingen kann?

