

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Anja Hajduk, Sven-Christian Kindler, Dr. Bettina Hoffmann, Lisa Badum, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Christian Kühn (Tübingen), Kerstin Andreae, Ekin Deligöz, Katharina Dröge, Dieter Janecek, Oliver Krischer, Beate Müller-Gemmeke, Corinna Rüffer, Harald Ebner, Matthias Gastel, Steffi Lemke, Markus Tressel, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fortschritte der Bundesregierung beim Abbau umweltschädlicher Subventionen

Während die Debatte um eine CO₂-Bepreisung an Dynamik gewinnt, ist aus Sicht der Fragesteller nichts dergleichen zum Abbau umweltschädlicher Subventionen zu erkennen. Dabei wird umweltschädliches Verhalten in Deutschland nach wie vor mit weit mehr als 50 Mrd. Euro jährlich subventioniert (vgl. UBA, Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, S. 6). Umweltschädliche Subventionen sind nicht nur wettbewerbsschädlich und innovationshemmend. Sie animieren auch zu umweltschädlichem Verhalten. Daher wundert es nicht, dass Deutschland seine verpflichtenden Klimaziele 2020 nicht erreichen wird und der Bundesminister der Finanzen Olaf Scholz für den Ankauf der notwendigen Emissionsrechte mindestens 300 Mio. Euro für die Jahre 2020 bis 2022 eingeplant hat (vgl. www.tagesspiegel.de/politik/300-millionen-euro-deutschland-verfehlt-klimaziele-und-muss-strafe-zahlen/24118596.html). Die unzureichende Umwelt- und Klimaschutzpolitik der Bundesregierung kommt nach Ansicht der Fragesteller die Steuerzahlenden also jetzt schon teuer zu stehen.

Am 13. April 2019 haben die Finanzministerinnen und Finanzminister von 22 Staaten – darunter auch der Bundesminister der Finanzen Olaf Scholz – eine „Klimakoalition“ gebildet, in der sie sich u. a. für die Einführung eines CO₂-Preises und für den Subventionsabbau fossiler Brennstoffe ausgesprochen haben (vgl. www.tagesschau.de/ausland/klimaschutz-iwf-101.html).

In ihrem Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 bekennen sich die CDU, CSU, und SPD zu den nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzzielen 2020, 2030 und 2050 (vgl. Koalitionsvertrag S. 137). Außerdem verpflichteten sie sich, „alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien und dem Prinzip der Nachhaltigkeit einer stetigen Überprüfung [zu] unterziehen“ (vgl. Koalitionsvertrag S. 142). Nun stellt sich die Frage, welche Fortschritte die Bundesregierung beim Abbau umweltschädlicher Subventionen mehr als ein Jahr nach Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD vorweisen kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Untersuchungen und Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD am 12. März 2018 unternommen, um „alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien und dem Prinzip der Nachhaltigkeit“ (vgl. Koalitionsvertrag S. 142) zu überprüfen (bitte auch den Zeitpunkt, den genauen Veröffentlichungsort einschließlich der genauen Webseite der jeweiligen Untersuchungen und Maßnahmen angeben)?
 - a) Welche Subventionen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD am 12. März 2018 konkret überprüft, und welche Konsequenzen zieht sie aus den Prüfergebnissen?
 - b) Welche Subventionen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD am 12. März 2018 gekürzt oder gänzlich beendet?
2. Sieht die Bundesregierung insbesondere aus klimapolitischer Perspektive die Notwendigkeit, die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin anzugleichen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Liter Dieselmotorkraftstoff mehr CO₂ emittiert als ein Liter Benzin?
 - a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, und wie sieht der Zeitplan aus?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
3. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Energiesteuersubvention für Kerosin im innerdeutschen Flugverkehr abzuschaffen, um damit auch die nach Ansicht der Fragesteller ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen, klimaverträglicheren Mobilitätsformen abzuschaffen?
 - a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, und wie sieht der Zeitplan aus?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
4. Mit welchen EU-Mitgliedstaaten führt die Bundesregierung derzeit Gespräche, um die nach § 14 Absatz 2 EU-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) bestehende Möglichkeit bilateraler Vereinbarungen zu treffen, damit das Kerosin bei Flügen zwischen zwei Mitgliedstaaten besteuert wird (bitte Datum, Teilnehmende und Ergebnissen der Gespräche nennen)?

Falls sie keine Gespräche führt, wann wird sie diese mit welchen Staaten aufnehmen?
5. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zur Abstimmung einer Position zu einer von den Niederlanden und Belgien vorgeschlagenen EU-weiten Besteuerung des Luftverkehrs (vgl. Antwort auf die Mündliche Frage 41 des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 13. März 2019, Plenarprotokoll 19/85)?
6. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zu konkreten Planungen zur Auswahl und Umsetzung subventionspolitischer Maßnahmen, damit der Kerosinverbrauch für Inlandsflüge in Deutschland so bepreist wird, dass der Flugpreis die „ökologische Wahrheit“ sagt (vgl. Antwort zu Frage 14 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?
7. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zu konkreten Planungen zu Maßnahmen für den Abbau der Subventionen in Form von Ausnahmen von Energiesteuern für Industrie und Gewerbe, um hier Anreize für Klimaschutz und Modernisierung zu schaffen (vgl. Antwort zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?

8. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zu konkreten Planungen zu Maßnahmen für den Abbau der Subventionierung des Agrardiesels und des Dieselmotors für die Binnenschifffahrt (vgl. Antwort zu Frage 8 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?
9. Zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Anreiz- und Lenkungswirkung derzeit bestehender Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern gekommen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 142 des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 12. November 2018 auf Bundestagsdrucksache 19/5984)?
Wann ist eine Umsetzung der Ergebnisse geplant?
10. Welche konkreten Subventionen für fossile Brennstoffe wird die Bundesregierung abschaffen, nachdem sich Bundesfinanzminister Olaf Scholz zusammen mit 21 anderen Finanzministerinnen und Finanzministern in der „Klimakoalition“ dafür ausgesprochen hat (vgl. www.tagesschau.de/ausland/klimaschutz-iwf-101.html), und wie sehen die nächsten Schritte inkl. Zeitplan aus?
11. Wird die Bundesregierung auch die Subventionierung der nichtenergetischen Verwendung von Energieprodukten (Verwendung u. a. zur Kunststoff- bzw. Plastikproduktion) abschaffen, und wie sehen hier die nächsten Schritte inkl. Zeitplan aus?
12. Zu welchen konkreten Ergebnissen ist die Bundesregierung mittlerweile hinsichtlich der Maßnahmen gekommen, die laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD zur „Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten“ führen sollen (vgl. Antwort zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?
13. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die umfangreichen Subventionen für die Flughäfen in Höhe von mindestens durchschnittlich 112 Mio. Euro pro Jahr und hohen externen Kosten auch angesichts der schlechten Jahresergebnisse der Regionalflughäfen abzubauen (vgl. <http://foes.de/pdf/2017-03-FOES-Kurzanalyse-Regionalflughafen.pdf>)?
14. Plant die Bundesregierung Änderungen beim „Dienstwagenprivileg“, die bewirken, dass die steuerliche Absetzbarkeit auch verbrauchstarker Dienst- und Firmenwagen mit hohen CO₂-Emissionen an den CO₂-Ausstoß gekoppelt wird, nachdem die Bundesregierung im „Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ Ende 2018 die steuerliche Absetzbarkeit zumindest bei vollelektrischen Dienst-E-Autos und Dienst-Hybridautos bereits grundsätzlich an den CO₂-Ausstoß gekoppelt hatte?
15. Hält die Bundesregierung angesichts der aktuellen politischen und medialen Debatten um die Einführung eines CO₂-Preises an ihrem Ziel fest, ein CO₂-Bepreisungssystem nach Möglichkeit global, jedenfalls aber innerhalb der G20-Staaten einzuführen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 79 des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 22. März 2019 auf Bundestagsdrucksache 19/9081 und die Vorbemerkungen zu Bundesminister Scholz am 13. April 2019)?
 - a) Wenn ja, warum, und wie sehen die nächsten Schritte der Bundesregierung aus, um auf dieses Ziel hinzuwirken (bitte auch Zeitplan angeben)?
 - b) Wenn nein, welche Position vertritt die Bundesregierung?
16. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung, um die von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vorgeschlagene „Koalition der Willigen“ für eine möglichst einheitliche europäische Bepreisung von CO₂ zu bilden (vgl. <https://de.reuters.com/article/eu-klimaschutz-gipfel-idDEKCN1SG0RG>)?

17. Wird im neu gegründeten Klimakabinetts diskutiert, inwiefern der Abbau umweltschädlicher Subventionen zum Erreichen der deutschen Klimaziele beitragen kann?
- a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen zum Abbau umweltschädlicher Subventionen werden innerhalb des Klimakabinetts derzeit diskutiert?
- b) Wenn nein, warum nicht?
18. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung, um den Wärmemarkt zu dekarbonisieren und entsprechend Förderungen für neue Öl- und Gasheizungen zu beenden, und wie sieht der konkrete Zeitplan aus?
19. Plant die Bundesregierung, die Subventionierung des kanadischen LNG-Terminals im kanadischen Goldboro über ihre bisherigen Beratungstätigkeiten auszuweiten?
- Falls ja, wie begründet die Bundesregierung, dass mit dieser Subventionierung das Terminal und die Gasleitungen gefördert werden können, um umweltschädliches, zum Teil gefracktes verflüssigtes Erdgas nach Deutschland importieren zu können?
20. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Anteil an Umweltsteuern am gesamten Steuervolumen zu erhöhen, angesichts der Tatsache, dass der durchschnittliche Anteil der Umweltsteuern in Deutschland jährlich aufgrund unterlassener Maßnahmen absinkt und mittlerweile bei unter 5 Prozent des Gesamtsteueraufkommens liegt (www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/11/PD17_410_85.html) und die EU-Kommission in ihrer Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ (vgl. [www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com\(2011\)0571_com_com\(2011\)0571_de.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2011)0571_com_com(2011)0571_de.pdf)) einen Anteil von mindestens 10 Prozent fordert?
21. Welche konkreten Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des aktuellen UNO-Berichts zum drohenden Artensterben (vgl. www.spiegel.de/wissenschaft/natur/artensterben-uno-bericht-beschreibt-dramatischen-verlust-der-artenvielfalt-a-1265482.html), um naturzerstörende und umweltschädliche Subventionen innerhalb der Gemeinsamen Agrarpolitik für den kommenden Mehrjährigen Finanzrahmen (2021 bis 2027) abzuschaffen?
22. Welche konkreten Subventionen der vom Bundesamt für Naturschutz aufgezeigten naturschädigenden Subventionen in der jüngsten Publikation (vgl. www.bfn.de/fileadmin/BfN/oekonomie/Dokumente/Abbau_naturschaedigender_Subventionen.pdf) werden wann abgebaut?

Berlin, den 4. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion