



Abschaffung oder Umwandlung biodiversitätsschädigender Anreize und Subventionen:

Beispiel Deutschland

Kai Schlegelmilch

Kai.Schlegelmilch@bmu.bund.de

N II 4 – Natur- und Umweltschutz in der Landwirtschaft

**Biodiversitätsschädigende Anreize weltweit und in Europa
Bern, 11.05.2023**



Die Auswirkungen der Reduktion schädigender Subventionen

Wichtig: Alle energie- und klimabezogenen Maßnahmen wirken sich in der Regel auch positiv auf die Biodiversität aus.

Begründung: Der große Einfluss der Klimakrise auf die Biodiversität.

Die Umsetzung der Energiewende kann jedoch sehr negative Auswirkungen auf die Artenvielfalt haben.

Aber auch das heutige fossile/nukleare System hat negative Auswirkungen, die nicht zu unterschätzen sind.

Daher gilt es, einen ausgewogenen Ansatz zu verfolgen.



Bereits reduzierte umweltschädigende Subventionen

- **Ökologische Steuerreform (1999–2003)**
- **Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie 2004**
- **LKW-Maut: Einführung 2005**
- **Abschaffung der Eigenheimzulage 2006**
- **Luftverkehrsteuer 2011**
- **Kernbrennstoffsteuer 2011 (2016 Aufhebung/Rückzahlung)**
- **Ausweitung der LKW-Maut 2014**
- **Auslaufen der Steinkohlesubventionen 2018**
- **CO₂-Bepreisung 2021**
- **LKW-Maut: Erhöhung 2023**
- **Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) 2023: Über 50% der Zahlungen sind an Umwelt-/Biodiversitätskriterien geknüpft**
- **2024: Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS) von 40% auf 80% der Treibhausgasemissionen (kürzlich vom EU-Parlament verabschiedet)**



Neueste politische Vereinbarungen der Koalition (28.03.2023)

- Die **Kraftstoffbesteuerung** soll sich künftig stärker nach deren Umwelt- und Klimawirkung richten.
- Die **Lkw-Mautgrenze** soll ab 2024 bereits für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen gelten – Handwerksbetriebe sollen ausgenommen sein.
- Die **Bahn soll für Investitionen bis 2027 rund 45 Milliarden Euro bekommen**, finanziert unter anderem durch einen CO₂-Zuschlag auf die Lkw-Maut.
- Bei der **Lkw-Maut soll ab 2024 ein CO₂-Aufschlag von 200 Euro** pro Tonne CO₂ gelten. Emissionsfreie Lkw sollen bis Ende 2025 von der Maut befreit und anschließend nur 25 Prozent des regulären Satzes zahlen müssen.
- Der **öffentliche Personennahverkehr** – besonders in ländlichen Gebieten – und Radwege sollen ausgebaut werden. Für alternative Antriebe bei Schienenfahrzeugen ist eine Förderung vorgesehen.
- **Synthetische Kraftstoffe (E-Fuels)** sollen verstärkt genutzt werden: Produktion und Nutzung sollen kurzfristig angereizt werden. Es gibt eine Einigung der Bundesregierung mit der EU, auch nach 2035 noch Neuwagen mit Verbrennungsmotor zuzulassen, sofern diese ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden können.
- **Es soll deutlich mehr Geld in die Schiene als in die Straße investiert werden.** Bei Straßen soll der Fokus auf Erhalt und Sanierung liegen, etwa bei maroden Brücken. Für einige Straßenprojekte (144 Stück) will die Bundesregierung »überragendes öffentliches Interesse« festschreiben. Dadurch sollen Stauschwerpunkte und Engstellen beseitigt werden.



Zur Veranschaulichung:

Ergebnisse auf Basis einer Studie des Bundesamtes für Naturschutz 2019
(Zahlen nicht auf dem neusten Stand)

Biodiversitätsschädigende Subventionen in Deutschland (in Mrd. Euro)

Wohnen und Verkehr

z. B. Pendlerpauschale, Lohnsteuerermäßigung **8.6**
Steuersubvention für Diesel (18 Cent/Liter Steuerdifferenz)

Landwirtschaft und Bioenergie

z. B. Direktzahlungen der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU (GAP) **13.5**
Mehrwertsteuersenkung für tierische Produkte (Fleisch, Milch)

(Weitere) klimaschädigende Subventionen im Energiesektor

z. B. Zahlreiche Energiesteuersenkungen für verschiedene Sektoren **33.0**
**Niedrigere Energiesteuersätze für die umweltschädlichsten
fossilen Brennstoffe**

➔ Gesamtsumme (mindestens) 55.1



Kompensationszahlungen auf stoffliche Belastungen für nicht internalisierte externe Kosten

(in Mrd. € pro Jahr)

Auf Grundlage einer Studie des Bundesamtes für Naturschutz 2019

- Übermäßiger Einsatz von Düngemitteln** > 1.0
 - **Es sollte eine Abgabe auf Stickstoffüberschüsse eingeführt werden, um die negativen externen Effekte der Landwirtschaft zu reduzieren und sie zu kompensieren.**

- Übermäßiger Einsatz von Pestiziden** 1.0
 - **Auf der Grundlage der positiven Erfahrungen in Norwegen und Dänemark sollte eine nach Risikoklassen differenzierte Gebühr eingeführt werden.**

- Verwendung der Einnahmen für:**
 - **Rückfluss in den Landwirtschaftssektor**
 - **Gezielte Maßnahmen in besonders empfindlichen Bereichen**
 - **Akzeptanzförderung**



Schlussfolgerungen

1. Deutschland leistet mindestens **55 Milliarden Euro an biodiversitätsschädigenden Subventionen**, die zurückgefahren werden sollten.
2. Es müssen **Kompensationszahlungen** auf den übermäßigen Einsatz von Düngemitteln und Pestiziden eingeführt werden (ergibt mehr als **2 Mrd. Euro**).
3. **Schon ein Bruchteil dieser zusätzlichen Einnahmen würde ausreichen, um die öffentlichen Ausgaben für die Biodiversität stark zu erhöhen** und die Naturschutzziele zu erreichen (1,4 Mrd. Euro, heute 0,6 Milliarden Euro, **Differenz: 0,8 Mrd. Euro**).



Erkenntnisse

1. Es braucht **mutige Politiker/innen und eine konsequente Verwaltung**.
2. **Regelmäßige Überwachung und Berichterstattung** – z. B. in verschiedenen Regierungsberichten wie dem zwei jährlichen Subventionsbericht mit Nachhaltigkeitsprüfung (durch das Bundesministerium der Finanzen BMF) – und **Korrekturen an den Subventionen** sind von entscheidender Bedeutung.
3. **Alle laufenden politischen Prozesse nutzen**, insbesondere die Budget-, Biodiversitäts- und Klimadebatten sowie die jährliche Haushaltsplanung, um Subventionsreformen zu integrieren.
4. **Bündnisse mit den potenziellen Gewinnern** solcher Reformen bilden, z. B. mit dem BMF, aber auch mit Unternehmen und anderen Interessengruppen.
5. **Geeignete Kommunikationsmittel** und -strategien zur Unterstützung von Subventionsreformen einsetzen.
6. Die ökologische Ausrichtung aktueller und zukünftiger Wirtschaftshilfen (**«Green Recovery»**) **bietet in der Krise die Chance**, die ökologische Transformation zu beschleunigen. Der **European Green Deal** und andere Konzepte weisen auf solche Chancen hin. (<https://foes.de/publikationen/2020/2020-03-FOES-Wirtschaftshilfen-Corona-Krise.pdf>)



Internationale Tagung des Bundesamts für Naturschutz (BfN):

Economic incentives that affect biodiversity

(Wirtschaftliche Anreize mit negativen Auswirkungen auf die Biodiversität
Veranstaltungssprache: Englisch)

Wann: 13.–16. Juni 2023

Wo: Auf der schönen Ostseeinsel Vilm (Deutschland)

Programm:

<https://www.bfn.de/veranstaltungen-ina/economic-incentives-affect-biodiversity-06-2023>

Anmeldung:

https://www.bfn.de/bfn-events/logon/ina_praesenz/10506

Anmeldeschluss: 29.05.2023



Quellen:

1. Bundesamt für Naturschutz (BfN, 2019)

Abbau naturschädigender Subventionen und Kompensationszahlungen auf stoffliche Belastungen – Ökonomische Instrumente zum Schutz der biologischen Vielfalt:

https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/oekonomie/Dokumente/Abbau_naturschaedigender_Subventionen.pdf

2. Bundesministerium der Finanzen (BMF, 2021)

Halbjährlicher Subventionsbericht mit Nachhaltigkeitsprüfung:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestell_service/28-subventionsbericht.html

3. Bericht des Umweltbundesamts (UBA, 2016)

Umweltschädliche Subventionen:

Auf Deutsch: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016>

Auf Englisch: <https://www.umweltbundesamt.de/en/environmentally-harmful-subsidies#direct-and-indirect-subsidies>

4. Neuste politische Vereinbarungen der Koalition **zu steuerlichen Aspekten** (28.03.2023)

<https://cdn.prod.www.spiegel.de/media/0e795cf8-1321-4f84-8c36-8a2f428ef958/Ergebnis%20Koalitionsausschuss%2028.%20Ma%CC%88rz%202023.pdf>