

Boss, Alfred et al.

Research Report

Die Kieler Subventionsampel

Kiel Policy Brief, No. 28

Provided in Cooperation with:

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Boss, Alfred et al. (2011) : Die Kieler Subventionsampel, Kiel Policy Brief, No. 28, Kiel Institute for the World Economy (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/47876>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Kiel Policy Brief

Die Kieler Subventionsampel

Alfred Boss, Setareh Khalilian,
Henning Klodt, Christiane Krieger-Boden,
Claus-Friedrich Laaser, Kristina Neuhuber,
Sonja Peterson, Astrid Rosenschon

Nr. 28 | Mai 2011



Nach Überwindung der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise, die einen drastischen Anstieg der Staatsverschuldung nach sich gezogen hat, steht die Sanierung der öffentlichen Haushalte weit oben auf der politischen Agenda. In diesem Policy Brief wird aufgezeigt, welchen Beitrag ein durchgreifender Subventionsabbau dazu leisten kann. Dafür wurde die *Kieler Subventionsampel* entwickelt, die drei Kategorien von Subventionen unterscheidet: Bei Subventionen, die aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ersatzlos gestrichen werden sollten, steht das Ampelsignal auf Rot. Bei Subventionen, bei denen entweder ihr gesamtwirtschaftlicher Nutzen umstritten ist oder bei denen beträchtliche Einsparungen durch eine effizientere Ausgestaltung der Maßnahmen möglich wären, steht unsere Ampel auf Gelb. Auf Grün steht die Ampel bei solchen Subventionen, bei denen ein Abbau aus verschiedensten Gründen nicht in Betracht kommt – etwa weil der Staat in einer besonderen Verantwortung beim Abbau von „Altlasten“ steht.

Ob die in diesem Beitrag vorgeschlagene „Ampelmethode“ oder die vieldiskutierte „Rasenmähermethode“ der bessere Weg ist, kann dahingestellt bleiben. Die Ampel ist mit dem Problem behaftet, dass eine Einordnung in die Kategorien rot, gelb und grün im konkreten Einzelfall kaum ohne politisches Werturteil möglich ist. Der Rasenmäher hat dagegen das Problem, dass er keinerlei Rücksicht nimmt auf unterschiedliche ökonomische und juristische Sachverhalte und deshalb der Politik wohlfeile Ausreden bietet, mit dem Subventionsabbau gar nicht erst anzufangen. Unsere Subventionsampel ist deshalb vor allem als Impulsgeber gedacht. Sie soll demonstrieren, dass es durchaus möglich ist, durch sorgfältige Analyse der verschiedenen Politikbereiche Licht in das Subventionsgestrüpp zu bringen und konstruktive Vorschläge zu entwickeln, wo und wie ein Subventionsabbau ernsthaft in Angriff genommen werden kann.

Die aktuell angespannte Lage der öffentlichen Haushalte lässt die Gelegenheit für einen Subventionsabbau als besonders günstig erscheinen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht kommt es darauf jedoch nicht an. Die weitaus größere Bedeutung des Subventionsabbaus liegt darin, allokativen Verzerrungen und Fehlanreize in der gesamten Volkswirtschaft abzubauen und dadurch den gesamtwirtschaftlichen Wohlstand zu mehren. Wenn eine bestimmte Maßnahme ökonomisch sinnvoll ist, dann sollte ihre Realisierung nicht an der Finanzierung scheitern. Umgekehrt ist ein Abbau wohlfahrtsmindernder Subventionen auch dann geraten, wenn der Staatshaushalt keine Finanzierungsprobleme hat.¹

Kernthesen

- Die Konsolidierung des Bundeshaushalts, wie sie von der „Schuldenbremse“ des Grundgesetzes gefordert wird, lässt keine Spielräume für ausgaben-trächtige Reformprojekte. Die Absichtserklärung der Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag vereinbarten Projekte anzugehen, wenn die Haushaltslage es zulässt, kommt unter Status-quo-Bedingungen einer Verschiebung auf den Sankt Nimmerleins-Tag gleich.

¹ Dieser Beitrag basiert auf einer umfangreichen Studie, die als Nr. 3 der Kieler Beiträge zur Wirtschaftspolitik publiziert worden ist (http://www.ifw-kiel.de/pub/wipo/volumes/wipo_03.pdf).

- Der Staat kann aber schon heute seine Reformfähigkeit zurückgewinnen, wenn die Haushaltskonsolidierung durch einen entschlossenen Subventionsabbau flankiert wird. Die Kieler Subventionsampel zeigt auf, wo ein Subventionsabbau konkret ansetzen kann.
- Unser Beitrag konzentriert sich auf die Finanzhilfen des Bundes und die Steuervergünstigungen, und zwar in den Bereichen Energie und Umwelt, Regionalpolitik, Verkehr und Sektorbeihilfen. Sie erreichten im Jahr 2010 einen Umfang von insgesamt 35,2 Mrd. Euro. Daneben gibt es eine Reihe weiterer Politikbereiche sowie die Finanzhilfen der anderen Gebietskörperschaften, die hier nicht untersucht wurden, die aber ebenfalls erhebliche Potenziale zum Subventionsabbau bieten.
- Die Subventionsampel springt auf rot bei Subventionen in einer Größenordnung von insgesamt 7,5 Mrd. Euro, die aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ersatzlos gestrichen werden sollten; das ist mehr als ein Fünftel aller Subventionen in den in diesem Beitrag analysierten Bereichen.
- Gelb zeigt die Ampel bei Subventionen in Höhe von insgesamt 19,7 Mrd. Euro; das ist mehr als die Hälfte aller hier untersuchten Subventionen.
- Ein erfolgreicher Subventionsabbau würde nicht nur der Politik ihre fiskalische Handlungsfähigkeit zurückgeben, sondern vor allem Allokationsverzerrungen und verfälschte Anreizstrukturen in der Wirtschaft reduzieren und dadurch den gesamtwirtschaftlichen Wohlstand mehren.

Perspektiven der Haushaltskonsolidierung

Für den deutschen Bundeshaushalt war der Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben schon einmal zum Greifen nahe, und zwar unmittelbar vor Ausbruch der Finanzkrise im Jahr 2008. In jenem Jahr lag das Haushaltsdefizit bei 11,5 Mrd. Euro; das entsprach 0,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Vorgegangen war eine stetige Verminderung des Defizits ab dem Jahr 2005, die bei einer stabilen Wirtschaftsentwicklung schon bald zu einem ausgeglichenen Bundeshaushalt hätte führen können. Erreicht wurden diese Erfolge allerdings in erster Linie durch Steuererhöhungen, wobei neben der Anhebung der Mehrwertsteuer vor allem die "kalte Progression" bei der Einkommensteuer ins Gewicht fiel.

Eine Haushaltskonsolidierung auf Kosten der Steuerzahler ist nicht beliebig wiederholbar, wenn die Eigendynamik der Wirtschaft nicht ernsthaft beschädigt werden soll. Stattdessen wird die Haushaltskonsolidierung (die durch Maastricht-Vertrag und Schuldenbremse des Grundgesetzes zwingend ist) diesmal vorrangig durch Einschnitte auf der Ausgabenseite erfolgen müssen. Die politische Umsetzung dürfte alles andere als leicht fallen, denn die Zahl der unerfüllten Ausgabenwünsche ist groß. Unterfinanzierung des Bildungssektors, Investitionsrückstau bei der Infrastruktur und sozialverträgliche Gesundheitsreform sind nur drei Stichworte dazu. Auch die Unternehmenssteuern sind reformbedürftig. Hier ist in der Vergangenheit ein Flickenteppich entstanden, der eine konsistente und wachstumsorientierte Systematik kaum noch erkennen lässt.

So wie die Haushaltspolitik derzeit angelegt ist, werden all diese und weitere Reformen für unbestimmte Zeit auf Eis gelegt werden müssen, da die in den kommenden Jahren erforder-

liche Haushaltskonsolidierung keine Spielräume lässt. Das Institut für Weltwirtschaft schlägt deshalb einen durchgreifenden Subventionsabbau vor, der sogar mehr finanzielle Ressourcen freisetzen könnte, als zur Haushaltskonsolidierung erforderlich sind. Auf diese Weise könnte der Staat seine Handlungsfähigkeit zurückgewinnen.

Subventionen in Deutschland

Wie umfangreich die staatlichen Subventionen in Deutschland tatsächlich sind, wird regelmäßig in den Subventionsberichten des Instituts für Weltwirtschaft dargelegt. Nach unseren Berechnungen gewährten die Gebietskörperschaften und andere öffentliche Stellen im Jahr 2009 Subventionen in Höhe von insgesamt 164 Mrd. Euro; das entspricht einer Relation zum Bruttoinlandsprodukt von 6,8 Prozent. Nach einem vorübergehenden Rückgang seit 2004 ist damit wieder ein Niveau erreicht, das dem der Jahre 2001 bis 2003 entspricht.

Dabei entfallen 29,3 Mrd. Euro auf Finanzhilfen des Bundes, 63,1 Mrd. Euro auf Finanzhilfen der Länder und Gemeinden, 6,1 Mrd. Euro auf Finanzhilfen der EU und 13,1 Mrd. Euro auf Finanzhilfen der Sondervermögen und der Bundesagentur für Arbeit. Insgesamt erreichen die Finanzhilfen damit ein Volumen von 111,6 Mrd. Euro. Steuervergünstigungen, die letztlich zu Lasten aller Gebietskörperschaften gehen, schlagen mit insgesamt 52,3 Mrd. Euro zu Buche.

Nicht alle Subventionen kommen dem Unternehmenssektor zugute. Eine entsprechende Aufschlüsselung unserer Subventionsstatistiken zeigt, dass von den Steuervergünstigungen des Jahres 2010 dem Unternehmenssektor 24,0 Mrd. Euro zugeflossen sind (2009: 24,1 Mrd. Euro). Von den Finanzhilfen des Bundes entfielen im Jahr 2010 insgesamt 16,2 Mrd. Euro auf den Unternehmenssektor (2009: 15,3 Mrd. Euro). Hinzu kommen 8,4 Mrd. Euro an indirekten Finanzhilfen, die der Bund in die Länderhaushalte einspeist und die von den Ländern an Unternehmen weitergereicht werden (2009: 8,2 Mrd. Euro). Schließlich gewährt der Bund Beihilfen für die Forschungsförderung in Höhe von 2,5 Mrd. Euro (2009: 2,3 Mrd. Euro), die nach der Subventionsberichterstattung des Instituts für Weltwirtschaft nicht zu den Subventionen im engeren Sinne gerechnet werden, die aber nicht unbesehen von den Diskussionen um einen möglichen Subventionsabbau ausgenommen werden sollten.

Argumente für den Subventionsabbau

Aus ökonomischer Sicht liegt die zentrale Begründung für einen Subventionsabbau aber gar nicht auf der fiskalischen Seite. Gravierender als die finanziellen Belastungen für den Staatshaushalt sind die Fehlallokationen und die verzerrten Anreize, die vom Subventionssystem ausgehen. In der öffentlichen Wahrnehmung wird immer wieder verdrängt, dass die Gewährung von Subventionen für einzelne Gruppen zugleich eine Diskriminierung aller anderen Gruppen darstellt, die die nötigen Mittel dafür aufbringen müssen. Wenn die betreffende Subventionsmaßnahme nicht dazu beiträgt, ein Marktversagen zu kompensieren, fallen die Wohlstands- und Beschäftigungseinbußen in den diskriminierten Bereichen durchweg höher aus als die Wohlstands- und Beschäftigungsgewinne in den begünstigten Bereichen.

Hinzu kommen die Bürokratiekosten, die beim Staat beim Verteilen der Subventionen und bei den Subventionsempfängern als Lobby-Aufwand anfallen, um besseren Zugang zu den

staatlichen Subventionstöpfen zu erhalten. All diese Aufwendungen gehen der produktiven, wohlstandsmehrenden Verwendung verloren und müssen bei der gesamtwirtschaftlichen Beurteilung der Subventionspolitik mit in den Blick genommen werden.

Um unseren Vorschlag eines umfassenden Subventionsabbaus zu konkretisieren, haben wir diejenigen Politikbereiche herausgegriffen, die besondere Schwerpunkte der Subventionspolitik darstellen (Energie- und Umweltpolitik, Regionalpolitik, Verkehrspolitik, Sektorpolitik einschließlich Wohnungsbauförderung). Für jeden dieser Bereiche haben wir die wesentlichen staatlichen Markteingriffe dargestellt und die damit vernüpften wirtschaftspolitischen Ziele einer kritischen Würdigung aus gesamtwirtschaftlicher Sicht unterworfen. Dafür benutzen wir einen "Ampel-Ansatz", nach dem sich die einzelnen Subventionsmaßnahmen danach unterscheiden,

- ob sie gesamtwirtschaftlich unbedenklich oder sogar nützlich sind und deshalb beibehalten werden sollten (grüne Ampel),
- ob sie zwar prinzipiell sinnvolle Zielsetzungen verfolgen, aber ineffizient ausgestaltet sind und deshalb gekürzt oder umgestaltet werden sollten (gelbe Ampel) oder
- ob sie aus gesamtwirtschaftlicher Sicht mehr Nachteile als Vorteile bringen und deshalb ersatzlos gestrichen werden sollten (rote Ampel).

Diejenigen Subventionsprogramme, bei denen unsere Ampel gelb oder rot zeigt, sind in der Tabelle detailliert aufgelistet.

Energie- und Umweltpolitik

Den dynamischsten Bereich der deutschen Subventionspolitik stellt die Energie- und Umweltpolitik dar. Als Einzelmaßnahmen ragen die Finanzhilfen für den Steinkohlebergbau und die erneuerbaren Energien heraus. Zusätzlich gibt es zahlreiche Steuerbefreiungen und Sonderregelungen bei der Energiebesteuerung. Viele der Subventionen sind klimaschädlich und verhindern einen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht effizienten Energieeinsatz.

Wir empfehlen, aufgrund mangelnder Effizienz ein früheres Auslaufen der Steinkohlesubventionen zu prüfen, wie es die EU-Kommission vor dem im Dezember 2010 mit der Bundesregierung erzielten Kompromiss ursprünglich angestrebt hatte. Im Braunkohlenbergbau sollten die Länder ihre Zuschüsse und Begünstigungen einstellen. Auf diese Weise ließen sich rund 1,8 Mrd. Euro einsparen. Die anderen direkten Finanzhilfen sind aus unserer Sicht nicht zu kürzen, da sie aus verschiedenen Gründen gerechtfertigt sind oder die Programme ohnehin auslaufen.

Bei den Steuervergünstigungen hingegen gibt es mehr Änderungsbedarf: Allein durch die Aufhebung der Begünstigungen bei der Stromsteuer, die in ihrer jetzigen Ausgestaltung nur mangelnde Anreize für eine effiziente und klimafreundlich Energienutzung setzt, ließen sich Mehreinnahmen von 2,9 Mrd. Euro generieren. Durch die Aufhebung der Energiesteuervergünstigungen, die ähnliche Ineffizienzen verursachen, lassen sich weitere 14,3 Mrd. Euro erzielen; den größten Anteil daran hätte die Aufhebung der Energiesteuerbegünstigung für Dieselmotoren gegenüber Benzin (6,15 Mrd. Euro). Steuerbegünstigungen sollten nur für besonders energieintensive Branchen beibehalten werden, die in einem starken internationa-

len Wettbewerb agieren. Schließlich ließen sich durch eine vollständige Auktionierung der Zertifikate im Emissionshandelssystem 6,1 Mrd. Euro generieren.

Auch mit diesen Subventionsstreichungen wäre Deutschland noch weit von einer optimalen Energie- und Umweltpolitik entfernt. Ineffiziente Doppelregulierung wie beispielsweise das Emissionshandelssystem und parallele Energie- und Stromsteuern sollten mittel- bis langfristig von einem neuen System auf Basis eines einheitlichen CO₂-Preises ersetzt werden. Dies ließe sich erreichen, indem im Emissionshandel verwendete fossile Energie nicht zusätzlich besteuert wird und für die Sektoren außerhalb des Emissionshandels eine einheitliche CO₂-Steuer erhoben würde. Von der derzeitigen Energiebesteuerung würde neben der CO₂-Steuer nur die Kraftstoffbesteuerung beibehalten, die den externen Effekten des Straßenverkehrs Rechnung trägt. Eine solche Reform würde zwar nicht zu deutlichen Mehreinnahmen gegenüber dem jetzigen System führen, aber die gesamtwirtschaftlich positiven Effekte würden die entgangenen direkten Staatseinnahmen übersteigen.

Schließlich sollte ein einheitlicher CO₂-Preis auch das Leitprinzip bei der Förderung erneuerbarer Energien sein. Wir plädieren für eine schrittweise Anpassung der EEG-Umlage, die ausläuft, wenn eine Technologie marktfähig geworden ist bzw. Netzparität erreicht hat. Gleichzeitig sollten Innovationen bei erneuerbaren Energien stärker durch eine direkte Förderung statt durch die Förderung von Forschung und Entwicklung der Produktion unterstützt werden.

Regionalpolitik

Der Umfang der regionalpolitischen Beihilfen in Deutschland belief sich im Jahr 2009 auf ca. 3,6 Mrd. Euro. Diese Mittel für Regionalpolitik sind seit den 1990er Jahren beinahe kontinuierlich auf weniger als die Hälfte zusammengeschrumpft – und zwar nominal, real ist der Rückgang dementsprechend noch erheblicher. Der Rückgang betrifft vor allem die neuen, aber auch die alten Bundesländer. Demgegenüber belaufen sich die Mittel des horizontalen und vertikalen Finanzausgleichs und der Bundeszuweisungen, die in einem weiteren Sinne ebenfalls der Regionalpolitik zuzuordnen sind, auf 45 Mrd. Euro, und ihr Volumen ist insbesondere in den 1990er Jahren dramatisch angestiegen. Die bundesdeutsche Regionalpolitik verfolgt mit diesem Instrumentarium eine doppelte Zielsetzung, nämlich sowohl den regionalen Ausgleich zu betreiben als auch Wachstum zu fördern. Zwischen den beiden Zielen besteht jedoch ein Konflikt in dem Sinne, dass ausgleichspolitisch motivierte Politikmaßnahmen das gesamtwirtschaftliche Wachstum beeinträchtigen können. Zwar können allein durch historische Zufälle starke, dauerhafte Disparitäten entstehen, die von den benachteiligten Regionen allein aus eigener Kraft kaum wieder aufgelöst werden. Gleichzeitig sind aber die Einflussmöglichkeiten der Regionalpolitik eng gesteckt: Wenn sie den Agglomerationsprozess überhaupt dämpfen kann, dann hat dies zumeist negative Folgen für das gesamtwirtschaftliche Wachstum und damit wiederum für die geförderte Region.

Die Diskussion verschiedener regionalpolitischer Instrumente zeigt, dass dieser Basiskonflikt nur durch wenige Maßnahmen durchbrochen werden kann: durch Förderung von Wissenstransfer, vielleicht auch durch Bildungsförderung. Will man gleichwohl die interregionale Ungleichheit mindern, so kann man das am ehesten durch einen allgemeinen zweck-

ungebundenen Finanzausgleich erreichen. Tatsächlich gehen die stärksten regionalen Wirkungen in Deutschland vermutlich gar nicht von der Regionalpolitik im engeren Sinne, sondern vom Länderfinanzausgleich aus. Wenn es gelänge, die föderale Finanzverfassung in Deutschland anreizkompatibel zu reformieren und dabei zugleich sicherzustellen, dass der politisch erwünschte Solidarausgleich zwischen reicheren und ärmeren Regionen funktioniert, dann wären gesonderte regionalpolitische Fördermaßnahmen weitgehend entbehrlich. Das gilt für die steuerliche Investitionszulage für Ostdeutschland, für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft und der wirtschaftsnahen Infrastruktur durch die Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" und für das Programm „Unternehmen Region“ (soweit es sich nicht auf die Förderung von Wissenstransfers beschränkt).

Wenn eine grundlegende Neuorientierung des föderalen Finanzausgleichs gelingen sollte, könnten also praktisch sämtliche Maßnahmen der Regionalpolitik unter der Rubrik rot eingeordnet werden. Auf diese Weise könnte ein Einsparvolumen für den Bundeshaushalt von insgesamt 2,2 Mrd. Euro realisiert werden. Für die Länderhaushalte würde sich ein Sparpotenzial in ähnlicher Größenordnung ergeben. Deutschland würde zwar möglicherweise auf die Kofinanzierungsmittel der Regionalpolitik durch die Strukturfonds der Europäischen Gemeinschaft verzichten müssen. Bei einem derart tiefgreifenden Reformansatz für die Regionalpolitik sollte es aber möglich sein, im Gegenzug dafür Entlastungen bei den deutschen Beiträgen zum EU-Haushalt auszuhandeln.

Verkehrspolitik

Der Verkehrssektor hat im Jahre 2009 direkt oder indirekt aus den Kassen der Gebietskörperschaften (einschließlich Sondervermögen) knapp 24,3 Mrd. Euro empfangen. Unter den sektorspezifischen Subventionen des Jahres 2009 ragen die Verkehrssubventionen als größter Einzelposten heraus. Fast 30 Prozent der sektorspezifischen Hilfen aller Gebietskörperschaften im Jahre 2009 in Höhe von 80,7 Mrd. Euro entfallen auf den Verkehr.

Wenn man die Subventionen danach ordnet, inwieweit sie ökonomisch berechtigt sind oder nicht, ergibt sich beim Sektor Verkehr ein differenziertes Bild. Bei den Steuervergünstigungen gibt es eine Reihe von Ausnahmetatbeständen, die in die Kategorie „rot“ eingereiht werden. Dazu zählen verschiedene Umsatzsteuer-, Energiesteuer- sowie Kfz-Steuerermäßigungen. Der Sollansatz für das Jahr 2010 beträgt 1843 Mill. Euro. Bei den Finanzhilfen des Bundes dagegen fällt nur ein vergleichsweise geringer Teil in die Kategorie „rot“. Unter den direkten Finanzhilfen des Bundes sind dies etwa Leistungen an den kombinierten Verkehr, den Straßengüterverkehr, die Binnenschifffahrt, den Transrapid und für Mobilitätskonzepte. Im Jahr 2010 wurden hierfür 663 Mill. Euro gewährt.

Als ebenfalls ökonomisch zweifelhaft (Kategorie rot), aber wegen internationaler vertraglicher Bindungen kaum abschaffbar, können die Kerosinsteuerbefreiung für internationale Flüge (Betrag unbekannt) und die Energiesteuerbefreiung für die Binnenschifffahrt (120 Mill. Euro) gelten. Gleiches gilt für direkte Finanzhilfen des Bundes im Haushaltskapitel „Luft- und Raumfahrt“, die für das Jahr 2010 in Höhe von 49 Mill. Euro geplant waren.

Der ganz überwiegende Teil der Verkehrssubventionen fällt in die Kategorie „gelb“, der ein grundsätzlicher ökonomischer Sinn nicht abgesprochen werden kann, bei der aber wegen verschiedenartigster Effizienzprobleme eine gewisse Kürzung angemessen ist. Dazu zählen vor allem sämtliche Leistungen des Bundes für die Eisenbahnen einschließlich der zu den indirekten Finanzhilfen des Bundes zählenden Regionalisierungsmittel für den ÖPNV. An Infrastrukturbeihilfen sind dies im Jahr 2010 rund 4,2 Mrd. Euro. Die Regionalisierungsmittel machen insgesamt 6,9 Mrd. Euro aus. Insgesamt entfallen im Jahr 2010 knapp 12 Mrd. Euro an Finanzhilfen auf die Kategorie „gelb“; dazu kommen Steuererleichterungen von knapp 395 Mill. Euro.

Recht kurz ist die Liste der Subventionen der Kategorie „grün“, bei denen ein Beibehalten zu empfehlen ist. Dazu zählen die Abwicklung von Altlasten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn, für die im Jahr 2010 5,3 Mrd. Euro veranschlagt sind, die über das Bundeseisenbahnvermögen verausgabt werden. Des Weiteren zählt die Erstattung von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen grundsätzlich zu dieser Kategorie. Ferner haben wir die Ausnahmen bei der Kfz- und der Energiesteuer für den ÖPNV in Höhe von 257 Mill. Euro in diese Kategorie aufgenommen.

Insgesamt ist der Verkehrssektor zwar der größte Einzelempfänger von Subventionen, kann aber unmittelbar nur unterproportional zum Abbau der staatlichen Subventionen beitragen. Gleichwohl sind hier noch erhebliche Effizienzpotenziale zu heben, die es den Gebietskörperschaften erlauben würden, auch bei grundsätzlich sinnvollen Posten der „gelben“ Kategorie weniger Subventionen gewähren zu müssen.

Sektorbeihilfen

Ein recht spektralreines Rot zeigt unsere Subventionsampel bei den Sektorbeihilfen für den *Schiffbau* und den *Luft- und Raumfahrzeugbau*. Die deutschen Werften sind trotz aller Subventionsprogramme im Laufe der vergangenen Jahrzehnte immer weiter geschrumpft, und es ist nicht abzusehen, dass dieser Trend durch ein Festhalten an den Werftsubventionen umkehrbar wäre. Tatsächlich hat die Bundesregierung in diesem Bereich schon deutliche Subventionskürzungen durchgesetzt, so dass die Finanzhilfen des Bundes von 143 Mill. Euro im Jahr 2000 auf 16 Mill. Euro im Jahr 2010 gesunken sind.

Bei den Finanzhilfen des Bundes für den Luft- und Raumfahrzeugbau könnte ins Feld geführt werden, dass sie einer Branche zufließen, die auch im Ausland subventioniert wird und bei der die deutsche Wirtschaft durchaus komparative Wettbewerbsvorteile aufweisen dürfte. Es gibt aber eine Strategie, die einer Beteiligung an diesem internationalen Subventionswettbewerb eindeutig vorzuziehen ist, und die liegt darin, über internationale Verhandlungen im Rahmen der WTO zu einem Subventionsabbau sowohl im Inland als auch im Ausland zu gelangen. Immerhin geht es hier für das Jahr 2010 um ein Subventionsvolumen von 244 Mill. Euro, die zu einem großen Teil dem EADS-Konzern für die Entwicklung des Airbus 380 zufließen.

Der dritte Bereich, der unter den Sektorbeihilfen näher beleuchtet wurde, sind die Subventionen für die *Wohnungswirtschaft*. Auf rot springt die Ampel hier bei einer Reihe von Sub-

ventionen, die ihre historischen Wurzeln in der Wohnungsnot der Nachkriegszeit haben und für deren Beibehaltung es keine nachvollziehbaren gesamtwirtschaftlichen Begründungen gibt. Diskussionswürdig ist dabei natürlich, ob die Begünstigten dieser Subventionen die Unternehmen oder die privaten Haushalte sind, die nicht Thema dieser Studie sind. Über die von ihnen ausgelösten Nachfrageeffekte kommen sie allerdings zumindest teilweise dem Unternehmenssektor zugute, so dass sie nach der Systematik der Subventionsberichterstattung des Instituts für Weltwirtschaft als Subventionen für Unternehmen gezählt werden. Bei der Eigenheimzulage handelt es sich um ein auslaufendes Programm, während die Wohnungsbauprämien nach wie vor einen größeren Posten für einen Subventionsabbau darstellen.

Gelb zeigt die Subventionsampel bei einer Reihe von Förderungsmaßnahmen, die auf eine Minderung der CO₂-Emissionen im Wohnungswesen abzielen. Für sich genommen mögen diese Maßnahmen durchaus sinnvoll sein, da gerade im Wohnungsbereich ganz erhebliche Energieeinsparpotenziale schlummern. Andererseits wären Einzelfördermaßnahmen in diesem Bereich entbehrlich, wenn es gelänge, eine integrierte Umweltpolitik über eine ökologisch angemessene Bepreisung des CO₂-Ausstoßes in allen Bereichen der Wirtschaft zu implementieren.

Über die in dieser Studie analysierten Politikbereiche hinaus gibt es eine Reihe weiterer Bereiche, bei denen eine gesamtwirtschaftlich orientierte Strategie des Subventionsabbaus ansetzen könnte und sollte. An vorderer Stelle ist hier die Landwirtschaft zu nennen, die ein ausgeprägtes Schwergewicht in der deutschen (und europäischen) Subventionslandschaft darstellt. Ebenfalls weit vorn rangieren die zahllosen und unsystematischen Mehrwertsteuerbefreiungen und -reduzierungen, die in dieser Studie nur teilweise erfasst werden. Deshalb sollte unsere Auswahl an Politikbereichen nur als erster Ansatz verstanden werden, dem weitere Analysen zum Subventionsabbau folgen könnten.

Strategien des Subventionsabbaus

Da die ganz überwiegende Mehrzahl der Subventionsprogramme nicht ökonomisch, sondern politisch motiviert ist, kann eine erfolgreiche Strategie zum Subventionsabbau nur auf der politischen Ebene ansetzen. Der Beitrag, den die Wirtschaftswissenschaft dazu leisten kann, liegt darin, die Öffentlichkeit aufzuklären über die gesamtwirtschaftlichen Schäden der Subventionspolitik und Transparenz herzustellen über ihre tatsächlichen Kosten.

Bei der Diskussion um die erfolgversprechendsten Strategien zum Subventionsabbau steht die gezielte Kürzung gesamtwirtschaftlich besonders schädlicher Subventionen einer allgemeinen Kürzung aller Subventionen nach der sogenannten "Rasenmähermethode" gegenüber. Für beide Strategien gibt es gute Argumente: Wenn das Ausmaß der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Subventionsprobar wäre, ließe sich eine Prioritätenliste des Subventionsabbaus erstellen. Dann wäre der ersten Methode eindeutig der Vorzug zu geben. Doch zum einen scheitert es an dieser Quantifizierung, und zum anderen gibt es praktisch keine Subventionsmaßnahme, für die sich nicht irgendeine Begründung finden ließe, die auf vermeintliche gesamtwirtschaftliche Vorteile eben dieser Maßnahme abstellt. Wer sich auf die Auseinandersetzung mit den jeweils begünstigten Interessenverbänden

über die Unterscheidung zwischen nützlichen, schädlichen und besonders schädlichen Subventionen erst einmal einlässt, könnte sich in diesen Auseinandersetzungen so verfangen, dass am Ende gar keine Kürzungspotenziale mehr erkennbar wären. Diesen Nachteil vermeidet die Rasenmähermethode. Sie muss sich allerdings den Vorwurf gefallen lassen, dass dem Rasenmäher vielleicht auch dieses oder jenes Pflänzchen zum Opfer fallen könnte, das vielleicht erhaltenswert gewesen wäre oder nur eines schwächeren Rückschnitts bedurft hätte.

Keine dieser Strategien erscheint deshalb als eindeutig überlegen, und es ist eine Frage der politischen Durchsetzbarkeit, für welche man sich entscheidet. In jedem Fall sollte das Verbindende dieser beiden Strategien im Blick behalten werden, nämlich das Ziel, überhaupt zu einem Subventionsabbau zu kommen.

Die politische Akzeptanz eines tiefgreifenden Subventionsabbaus könnte gestärkt werden, wenn er als Teil einer auf Wachstums- und Beschäftigungsförderung angelegten integrierten Gesamtstrategie gesehen würde. Unsere Berechnungen haben gezeigt, dass kostenträchtige Reformprojekte ohne flankierenden Subventionsabbau wohl kaum finanzierbar wären, da die ohne zusätzlichen Subventionsabbau möglichen Konsolidierungen im Laufe der kommenden Jahre vermutlich mehr oder weniger vollständig zur Einhaltung der Schuldenbremse benötigt werden. Ein solcher integrierter Gesamtansatz könnte die folgenden Elemente enthalten.

- Das erste Element wäre der Subventionsabbau selbst, der nicht nur fiskalische Entlastung verspricht, sondern über die Beseitigung statischer und dynamischer Ineffizienzen zur Vitalisierung der Wirtschaft beitragen könnte.
- Ein zweites Element könnte die Stärkung der Bildungsinvestitionen sein. Aus langfristiger Sicht stellt das Bildungsniveau den entscheidenden Schlüssel für die quantitativen und qualitativen Wachstumsperspektiven dar.
- Ein drittes Element könnte bei den Gesundheitsausgaben ansetzen. Damit die Beiträge zur Krankenversicherung nicht länger wie eine Strafsteuer auf den Einsatz von Arbeitskräften wirken, sollten sie vom Arbeitseinkommen entkoppelt werden. Ein solcher wachstums- und beschäftigungsfördernder Systemwechsel hin zu einer „Kopfpauschale“ wäre ohne zusätzliche finanzielle Mittel des Staates kaum vorstellbar, da ärmeren Bevölkerungskreisen ein Teil der Pauschale durch staatliche Zuschüsse abzunehmen wären.
- Und nicht zuletzt könnte ein Subventionsabbau die nötigen finanziellen Spielräume für eine umfassende Steuerreform schaffen. Das deutsche Steuersystem ist durch die Rücksichtnahme auf fiskalische Haushaltsnöte immer mehr zu einem Flickenteppich geworden, der immer weniger eine solide, finanzwissenschaftlich fundierte Steuersystematik erkennen lässt. Viele Beispiele ließen sich nennen, in denen aus rein fiskalischen Gründen steuerliche Maßnahmen ergriffen worden sind, die sich lähmend auf Wachstum und Beschäftigung auswirken. Dazu zählt auch die sogenannte „kalte Progression“, die dazu führt, dass rein nominale Einkommenssteigerungen im Laufe der Jahre zu beträchtlichen zusätzlichen realen Steuerbelastungen führen.

Jedes einzelne dieser Elemente und erst recht alle Elemente zusammengenommen könnten den wirtschaftlichen Wohlstand und das Beschäftigungsniveau in Deutschland beträchtlich steigern. Ohne Subventionsabbau wären allerdings auch die anderen Elemente der hier skizzierten Strategie nicht tragfähig. Denn die mancherorts genährte Hoffnung auf eine sich selbst finanzierende Steuerreform durch Mobilisierung von Wachstumskräften, die entsprechende Steuermehreinnahmen hervorsprudeln lassen, erscheint als illusorisch. Manchen empirischen Schätzungen zufolge kann man bei Steuersenkungen von einer Selbstfinanzierungsquote von rund 50 Prozent ausgehen. Die meisten Studien stimmen allerdings darin überein, dass die Selbstfinanzierungsquote entscheidend davon abhängt, für wie dauerhaft die Steuersenkung von der Bevölkerung angesehen wird. Entsprechendes gilt für die anderen oben angesprochenen Politikbereiche, in denen wachstumsfördernde Reformen zwar höhere Steuereinnahmen generieren würden, die aber weit unterhalb einer automatischen Selbstfinanzierung bleiben dürften. Dies spricht dafür, von Reformen "auf Pump" abzusehen und ernsthafte Anstrengungen für einen entschlossenen Subventionsabbau zu unternehmen.

Die Kieler Subventionsampel für das Haushaltsjahr 2010

| Haushaltskapi- tel und -titel | F/S ^a | Bezeichnung | Volumen (1 000 €) | Ampel- signal ^b |
|-----------------------------------|------------------|--|----------------------|-------------------------------|
| Energie- und Umweltpolitik | | | | |
| 0902-Tgr. 14 –69812 | F | Anpassungsgeld (APG) für Arbeitnehmer des Steinkohlebergbaus | 118 190 | ● |
| 0902-Tgr. 14 –68314 | F | Zuschüsse für den Absatz deutscher Steinkohle zur Verstromung, zu Absatz an die Stahlindustrie sowie zum Ausgleich von Belastungen infolge von Kapazitätsanpassungen | 1 350 000 | ● |
| | F | Braunkohleförderung: ^c (1) Direkte Finanzhilfen der Länder an Heizkraftwerke; (2) Befreiung der Leistung des Wasserentnahmentgeltes und der Förderabgabe; (3) Nicht-Internalisierung externer Kosten | 67 350 | ● |
| 61/2 | S | Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft | 2 100 000 | ● |
| 62/2 | S | Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes in Sonderfällen (Spitzenausgleich) | 1 800 000 | ● |
| | S | Steuervorteile bei den Atom-Rückstellungen ^c | 800 000 | ● |
| 56/2 | S | Energiesteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft | 320 000 | ● |
| 59/2 | S | Energiesteuerbegünstigung für bestimmte Prozesse und Verfahren | 600 000 | ● |
| 55/2 | S | Steuerbegünstigung der Energieerzeugnisse, die bei der Herstellung von Energieerzeugnissen zur Aufrechterhaltung des Betriebes verwendet werden (Herstellerprivileg) | 270 000 | ● |
| | S | Energiesteuerbegünstigung für Dieselkraftstoffe gegenüber dem Steuersatz für Benzin ^c | 6 150 000 | ● |
| | S | Energiesteuerbegünstigung für Kohle ^c | 3 700 000 | ● |
| 57/2 | S | Vergünstigung für die Stromerzeugung und für Kraft-Wärme-Koppelungsanlagen | 2 000 000 | ● |
| | S | Nichtbesteuerung von Kernbrennstoffen ^c | 1 600 000 | ● |
| 17/2 | S | Steuerbegünstigung für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft (Agrardieselgesetz) | 305 000 | ● |
| 52/2 | S | Steuerbefreiung für Biokraft- und Bioheizstoffe | 80 000 | ● |
| | S | Steuerbegünstigung für Erzeugnisse, die im inländischen Flugverkehr und in der Schifffahrt verwendet werden ^c | 800 000 | ● |
| | S | Kostenfreie Zuteilung der CO ₂ -Emissionshandelszertifikate ^c | 6 157 000 | ● |
| | | <i>Summe Kategorie rot</i> | 1 853 000 | |
| | | <i>Summe Kategorie gelb</i> | 7 090 000 | |
| Regionalpolitik | | | | |
| 3004–68510 | F | Förderung innovativer Regionen in den neuen Ländern | 143 000 | ● |
| 0902– 88281/88282 | F | Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" | 980 000 | ● |
| | F | Bundesergänzungszuweisungen ^c | 14 800 000 | ● |
| | F | Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen ^c | 8 743 000 | ● |
| | F | Sonstige Zahlungen an Länder ^c | 8 433 000 | ● |
| 19/2 bis 28/2 | S | Investitionszulage im Rahmen des "Aufbau Ost" | 1 120 000 | ● |
| | | <i>Summe Kategorie rot</i> | 2 243 000 | |
| | | <i>Summe Kategorie gelb</i> | 31 976 000 | |

| Haushaltskapi- tel und -titel | F/S ^a | Bezeichnung | Volumen (1 000 €) | Ampel- signal ^b |
|----------------------------------|------------------|--|----------------------|-------------------------------|
| Verkehrspolitik | | | | |
| 1202-68341 | F | An private Unternehmen zur Förderung neuer Verkehre im kombinierten Verkehr | 2 000 | ● |
| 1202-89241 | F | Baukostenzuschüsse an private Unternehmen des kombinierten Verkehrs | 54 600 | ● |
| 1202-68452 | F | Förderung von Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Gewerbes | 359 802 | ● |
| 1202-68453 | F | Aus- und Weiterbildungsprogramm in Unternehmen des mautpflichtigen Güterverkehrs | 85 000 | ● |
| 1202-66251 | F | Zinszuschüsse für Anschaffung besonders emissionsarmer LKW (ERP-Programm der KfW) | 1 100 | ● |
| 1202-68451 | F | Zinszuschüsse für Anschaffung besonders emissionsarmer LKW (ERP-Programm der KfW) | 6 000 | ● |
| 1202-68301 | F | Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt | 57 200 | ● |
| 1202-68303 | F | Ausbildungsförderung in der Binnenschifffahrt | 2 534 | ● |
| 1202-68305 | F | Förderung v. umweltfreundlichen Motoren für Binnenschiffe | 1 500 | ● |
| 1202-68308 | F | Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte | 2 000 | ● |
| 1202-68603 | F | Für den Betrieb der Transrapid-Versuchsanlage Emsland | 5 235 | ● |
| 0902-68312 | F | Forschung u. Entwickl. in der Meerestechnik u. Schifffahrt | 5 654 | ● |
| 0902-68312 | F | dito, Differenz zum Gesamtansatz | 22 217 | ● |
| 0902-68311 | F | Mobilität und Verkehrstechnologien | 58 000 | ● |
| 66/2 ^d | S | Ermäßigte Umsatzsteuer für die Personenbeförderung | 830 000 | ● |
| 78/2 ^d | S | Mineralölsteuerbefreiung für gewerblichen Einsatz von Luftfahrtbetriebsstoffen (inländische Flüge) | 680 000 | ● |
| 81/2 ^d | S | Steuervergünstigung für Strom im Schienenbahnverkehr | 125 000 | ● |
| 69/2 ^d | S | Kfz-Steuerbefreiung für Fahrzeuge im kombinierten Schienen-Straßenverkehr | 2 000 | ● |
| 70/2 ^d | S | Kfz-Steuerbefr. für partikelreduzierte Pkw mit Dieselmotor | 5 000 | ● |
| 72/2 ^d | S | Kraftfahrzeugsteuerermäßigung für Elektrofahrzeuge | 1 000 | ● |
| 73/2 ^d | S | Nichterhebung der Kfz-Steuer f. überzählige Kfz-Anhänger | 35 000 | ● |
| 74/2 ^d | S | Senkung des Anhängerzuschlags | 45 000 | ● |
| 75/2 ^d | S | Senkung der Höchststeuer für Anhänger | 50 000 | ● |
| 76/2 ^d | S | Senkung der Höchststeuer für Nutzfahrzeuge | 70 000 | ● |
| | S | Mineralölsteuerbefreiung für gewerblichen Einsatz von Luftfahrtbetriebsstoffen (grenzüberschreitende Flüge) ^c | unbekannt | ● |
| 79/2 ^d | S | Mineralölsteuerbefreiung von Schweröl als Betriebsstoff für die gewerbliche Binnenschifffahrt | 120 000 | ● |
| 1202-68304 | F | Aufbau und Einführung eines deutschlandweiten interoperablen Fahrgeldmanagements („e-ticking“) | 6 104 | ● |
| 1202-68604 | F | Umsetzung der deutsch-chinesischen Regierungsvereinbarung zur Zusammenarbeit bei alternativen Kraftstoffen und Antrieben | 300 | ● |
| 1202-89242 | F | An private Unternehmen zur Errichtung, Ausbau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen | 32 000 | ● |
| 1202-89151 | F | Zuweisung für Investitionen in die Schienenwege für Eisenbahnen des Bundes | 1 050 926 | ● |
| 1202-89191 | F | Innovations- und Investitionsprogramm im Schienenverkehr | 450 000 | ● |
| 1217 | F | Luftfahrt, Defizit (o. Darlehen) | 48 788 | ● |

| Haushaltskapi- tel und -titel | F/S ^a | Bezeichnung | Volumen (1 000 €) | Ampel- signal ^b |
|----------------------------------|------------------|---|----------------------|-------------------------------|
| Verkehrspolitik | | | | |
| 1218–89101 | F | Investitionszuschüsse für Vorhaben des ÖPNV über 100 Mill. DM an die Deutsche Bahn AG | 133 090 | ● |
| 1222–68204 | F | Abgeltung übermäßiger Belastungen der DB aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger | 76 960 | ● |
| 1222–68404 | F | Erstattungen des Bundes wegen Personalüberhang | 69 661 | ● |
| 1222–74501 | F | Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen | 12 780 | ● |
| 1222–89101 | F | Investitionszuschuss für Schienenwege | 59 763 | ● |
| 1222–89105 | F | Zuschuss zur Lärmsanierung an Schienenwegen | 100 000 | ● |
| 1222–89109 | F | Seehafenhinterlandverkehr zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr | 85 000 | ● |
| 1222-TGr 1 | F | Infrastrukturbeitrag des Bundes für die Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes | 2 504 000 | ● |
| 6002–88201 | F | Für Investitionen im Bereich der Seehäfen | 38 346 | ● |
| 1218–88202 | F | Ausgaben für Schieneninfrastruktur des ÖPNV | 199 477 | ● |
| 1222–88201 | F | Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach §13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz, Baulast: Länder | 17 900 | ● |
| 1222–88301 | F | Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach §13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz, Baulast: Kommunen | 50 300 | ● |
| 1222–88303 | F | Zuschüsse nach §17 Eisenbahnkreuzungsgesetz | 50 | ● |
| 6001–03105 | F | Zuweisungen an die Länder (Regionalisierungsmittel) | 6 877 000 | ● |
| | | <i>Summe Kategorie rot</i> | 2 505 842 | |
| | | <i>Summe Kategorie gelb</i> | 11 932 445 | |
| Sektorbeihilfen | | | | |
| 0902–66274 | F | Zuschüsse zur Finanzierung von Aufträgen an die deutschen Schiffswerften | 934 | ● |
| 0902–66275 | F | Zinszuschüsse für Kredite auf CIRR-Basis | 1 820 | ● |
| 0902–68313 | F | Steigerung d. Wettbewerbsfähigkeit d. maritimen Wirtschaft | 525 | ● |
| | F | dito, Differenz zum Gesamtansatz | 1 225 | ● |
| 0902–89210 | F | Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie | 11 000 | ● |
| 0902–66291 | F | Finanzierungsbeihilfen für den Absatz von zivilen Flugzeugen incl. Triebwerken | 41 000 | ● |
| 0902–66292 | F | Absicherung des Ausfallrisikos in Zusammenhang mit Darlehen zur Finanzierung von Entwicklungskosten | 75 000 | ● |
| 0902–68394 | F | Forschungsförderung von Technologievorhaben der zivilen Luftfahrtindustrie | 76 800 | ● |
| 0902–89294 | F | Forschungsförderung von Technologievorhaben der zivilen Luftfahrtindustrie | 51 200 | ● |
| 1225-Tgr. 4 –66102 | F | Zinszuschüsse im Rahmen des Wohnraummodernisierungsprogramms der KfW für die neuen Länder | 32 213 | ● |
| 1225-Tgr. 4 –66104 | F | Zinszuschüsse für Wohnraummodernisierungsprogramm der KfW | 14 300 | ● |
| 1225-Tgr. 4 –66105 | F | Zuschüsse im Rahmen des Programms "Niedrigenergiehaus im Bestand" | 20 000 | ● |

| Haushaltskapitel und -titel | F/S ^a | Bezeichnung | Volumen (1 000 €) | Ampel-signal ^b |
|--|------------------|--|-------------------|---------------------------|
| Sektorbeihilfen | | | | |
| 1225-Tgr. 4 -66107 | F | Zinszuschüsse an KfW für Gebäudesanierungsprogramm zur CO ₂ -Minderung | 374 000 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -66108 | F | Für Programm "Seniorenrechtliches Wohnen" | 4 000 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -66109 | F | Investitionsoffensive für strukturschwache Kommunen | 44 400 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -68601 | F | Aufwendungen für Wettbewerbe u.ä. im Wohnungs- und Städtebau | 220 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -68602 | F | Für Steigerung der Energieeffizienz und für verbesserten Klimaschutz im Gebäudebereich | 5 000 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -68603 | F | EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG | 244 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -68605 | F | Nationale Kofinanzierung von INTERREG | 500 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -68606 | F | Initiative kostengünstig qualitätsbewusst bauen | 250 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -68609 | F | Nationale Kofinanzierung ESF-Programm Soziale Stadt | 8 000 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -89101 | F | An KfW für Gebäudesanierungsprogramm zur CO ₂ -Minderung | 150 000 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -89301 | F | Prämien nach dem Wohnungsbau-Prämiengesetz | 608 000 | ● |
| 1225-Tgr. 4 -89351 | F | Pilotprojekte Stadtentwicklungspolitik | 1 450 | ● |
| 1225-Tgr. 3 | F | Wohnungsfürsorge für Angehörige der Bundesverwaltung | 1 885 | ● |
| 1225-Tgr. 6 | F | Experimenteller Städtebau | 5 056 | ● |
| 1226-Tgr. 6 | F | Wohnungsfürsorge in Berlin und Bonn (Verlegung von Parlaments- und Regierungsfunktionen) | 1 000 | ● |
| 83/2 | S | Erhöhte AfA nach § 7a EStG | 50 | ● |
| 84/2 | S | Erhöhte AfA nach § 7i EStG | 70 | ● |
| 85/2 | S | Steuerbegünstigung für zu eigenen Zwecken benutzte Baudenkmale | 16 | ● |
| 87/2 | S | Eigenheimzulage nach § 9 Abs 2 EigZulG | 2 504 | ● |
| 88/2 | S | Ökologische Zusatzförderung nach § 9 Abs. 3 u. 4 EigZulG | 15 | ● |
| 89/2 | S | Kinderzulage nach § 9 Abs.5 EigZulG | 1 231 | ● |
| 53/3 | S | Verschönerungsabschlag für vermietete Wohnimmobilien | 210 | ● |
| | | <i>Summe Kategorie rot</i> | 871 449 | |
| | | <i>Summe Kategorie gelb</i> | 662 669 | |
| Vier Politikbereiche insgesamt | | | | |
| | | <i>Kategorie rot</i> | 7 473 291 | |
| | | <i>Kategorie gelb</i> | 19 685 114 | |
| ^a F: Finanzhilfen, S: Steuervergünstigungen. — ^b Rot: Zur Streichung empfohlen. Gelb: Zur Kürzung empfohlen. — ^c Nicht in Kieler Subventionsbericht erfasst, auch nicht in den Gesamtsummen enthalten. — ^d Steuervergünstigungen: Nummer/Anlage im 22. Subventionsbericht der Bundesregierung. | | | | |

Imprint

Publisher: Kiel Institute for the World Economy
Hindenburgufer 66
D – 24105 Kiel
Phone +49 (431) 8814–1
Fax +49 (431) 8814–500

Editorial team: Helga Huss
Prof. Dr. Henning Klodt
(responsible for content, pursuant to § 6 MDStV)
Dieter Stribny

The Kiel Institute for the World Economy is a foundation under public law of the State of Schleswig-Holstein, having legal capacity.

Sales tax identification number DE 811268087.

President: Prof. Dennis Snower, Ph.D.

Vice President: Prof. Dr. Rolf J. Langhammer

Supervisory authority: Schleswig-Holstein Ministry of Science,
Economic Affairs and Transport

© 2011 The Kiel Institute for the World Economy. All rights reserved.