



Ist gut gemeint auch gut gemacht? – Subventionen beurteilen

Bis zu 4.500 Euro Bonus beim Kauf eines E-Autos, mehr als 12.000 Euro Unterstützung beim Bau einer Photovoltaikanlage mit Speicher und Wallbox, ein Monatsticket für den Regionalverkehr für 9 Euro oder eine milliardenschwere Dauersubvention für einen teuren Dienstwagen der deutschen Premiumhersteller: hört sich gut an, oder? All diese Beispiele sind Auszüge aus dem Subventionskatalog der Bundesregierung der letzten Jahre. Subventionen sind ein beliebtes Mittel der Politik, um das Verhalten von Unternehmen und Verbrauchenden in ihrem Sinne zu beeinflussen.

In dieser Einheit setzen sich die Schülerinnen und Schüler kritisch mit diesem Werkzeug der Wirtschaftspolitik auseinander. Anhand von vier Beispielen bewerten sie die Maßnahmen anhand der Kriterien Effizienz, Effektivität, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Zum Abschluss bewerten sie nach einem Rollenspiel die Subvention Dienstwagenprivileg. In einer Podiumsdiskussion tauschen sie ihre Argumente aus und fällen abschließend ein differenziertes und reflektiertes Urteil.

Überblick

Themenbereich	Europäische Wirtschafts- und Währungspolitik
Vorwissen	Angebots- und nachfragerorientierte Wirtschaftspolitik, Marktmodell (Angebot und Nachfrage), Preisbildung
Zeitbedarf	2 Unterrichtsstunden
Methoden	Gruppenpuzzle, Podiumsdiskussion, Positionslinie, Ranking
Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler ... <ul style="list-style-type: none">◆ verstehen, was Subventionen sind und welche Ziele damit verfolgt werden.◆ überprüfen die Wirkung von Subventionen.◆ beurteilen Subventionsmaßnahmen im Hinblick auf Effizienz, Effektivität, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit.◆ bewerten die Auswirkungen des Dienstwagenprivilegs auf den Klimaschutz und die Verteilungsgerechtigkeit.
Schlagworte	Nachhaltigkeit, Subventionen
Autor	Fabian Bagutzki
Redaktion	RAABE – Dr. Josef Raabe Verlags-GmbH
Produktion	Klett MINT (Januar 2024)



Subventionen: Zwischen guten Absichten und wirksamer Umsetzung

Subventionen (lat. subventio = Hilfeleistung) sind zweckgebundene, vom Staat gezahlte Zuschüsse an private Haushalte, Unternehmen oder andere Staaten. Mit Subventionen soll ein bestimmtes wirtschaftliches Verhalten gefördert (**Produktivitätshilfen**, z. B. Hilfen zur Existenzgründung), die Anpassung an eine veränderte wirtschaftliche Lage erleichtert (**Anpassungshilfen**, z. B. für den Umbau der regionalen Wirtschaft beim Kohleausstieg) oder die Erhaltung bestimmter Wirtschaftszweige gesichert werden (**Erhaltungshilfen**, z. B. in der Landwirtschaft). Diese Finanzhilfe oder Unterstützungszahlungen sind an keine direkte Gegenleistung durch die Zuschussempfänger gebunden.

Die von der Bundesregierung angewandte Definition umfasst zwei Arten von Subventionen: direkte und indirekte. **Direkte Subventionen** können z. B. eine Direktzahlung an ein Unternehmen sein. So beabsichtigte die Ampelkoalition eine Zahlung von etwa 10 Milliarden Euro an den Chiphersteller Intel, damit das Unternehmen seine Chipfabrik in Magdeburg errichtet. Ein Beispiel für direkte Subventionen an private Haushalte ist die vom Bund gewährte Kaufprämie von bis zu 4.500 Euro beim Erwerb eines Elektroautos. Diese Kaufprämie lief am 18.12.2023 aus. **Indirekte Subventionen** werden in der Regel in Form einer steuerlichen Vergünstigung (z. B. der Erlass der Kfz-Steuer für E-Autos) gewährt.

Betrachten wir die direkte Subvention im **Preis-Mengen-Diagramm**: Durch die Zuschüsse an die Unternehmen (Anbieter/Produzenten) sinken deren Produktionskosten. Sie werden deshalb zu einem niedrigeren Preis anbieten können, d. h. die Angebotskurve verschiebt sich nach rechts und nach unten (von A auf A mit Subvention). Gehen wir davon aus, dass die Nachfrage unverändert bleibt, können Konsumentinnen und Konsumenten nun durch die Subvention mehr Menge zu einem günstigeren Preis nachfragen. Das sieht somit zunächst nach einer „win-win-Situation“ aus. Allerdings muss man dabei bedenken, dass der Staat das Geld für die Subventionen langfristig über Steuern finanziert bzw. irgendjemandem wegnehmen muss. Dies wird er entweder über höhere Unternehmenssteuern oder höhere Einkommens- oder Verbrauchssteuern tun. D. h. letztlich werden langfristig Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Unternehmen die Subvention selbst bezahlen und es gilt bei jeder Subvention genau hinzuschauen, von wem hier an wen umverteilt wird.

Des Weiteren können staatliche Subventionen auch das sogenannte **Rent-Seeking** zur Folge haben. Das bedeutet, dass sich Unternehmen oder Interessengruppen durch Lobbyarbeit darum bemühen, staatliche Zuschüsse zu erhalten. Daraus können ineffiziente Ressourcenallokationen resultieren, da die Interessenverbände mehr Ressourcen darauf verwenden, sich staatliche Subventionen zu sichern, als diese in produktive Aktivitäten wie beispielsweise Innovationsforschung zu investieren. Insgesamt können Subventionen bestimmte Marktteilnehmer fördern, Arbeitsplätze schaffen und auch Preise stabilisieren. Historisch betrachtet stieg das staatliche Subventionsvolumen seit den 1970er-Jahren stetig an. Die Wiedervereinigung verstärkte diesen Trend weiter, der sich erst im Jahr 2000 änderte. Durch die letzten Finanz- und Wirtschaftskrisen haben sich die Subventionen allerdings wieder erhöht. So gab die damalige Bundesregierung krisenbedingt im Jahr 2009 ca. 28,5 Milliarden Euro aus. Danach sanken die Subventionen bis 2015 auf 20,9 Milliarden. Diese Tendenz wurde aber bis 2018 wieder umgekehrt und die Ausgaben stiegen auf 25,2 Milliarden. Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen staatlichen Unterstützungsleistungen verstärkten den Trend weiter. Im Jahr 2021 zahlte der Staat 67,1 Milliarden Euro an Subventionen. Das Subventionsvolumen im Verhältnis zum BIP bewegte sich seit 2002 in einer Bandbreite von 0,7 bis 1,2 Prozent. Für die Jahre 2023 und 2024 prognostiziert die Bundesregierung einen Anstieg auf 1,6 Prozent. Die Ampelkoalition hat sich zum Ziel gesetzt, alle Subventionen auf den Prüfstand zu stellen und gegebenenfalls abzuschaffen. Gleichzeitig betonen die Mitglieder der Bundesregierung, dass eine ökologische Transformation der Wirtschaft nur durch hohe Investitionen geleistet werden könne. In der Kritik steht zum Beispiel das **Dienstwagenprivileg**. Unternehmen bieten Mitarbeitenden in Leitungspositionen oft einen Dienstwagen an, um sich als Arbeitgeber attraktiv zu machen. Dabei können Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, denen ihr Arbeitgeber einen Dienstwagen zur Verfügung stellt, diesen auch privat nutzen und müssen nur eine relativ geringe Summe als „geldwerten Vorteil“ versteuern (mehr Details, siehe M4). Befürworterinnen und Befürworter weisen darauf hin, dass die deutsche Automobilindustrie dadurch gestützt werde und Arbeitsplätze in dieser Branche erhalten blieben. Immerhin liegt der deutsche Marktanteil bei Dienstwagen bei 82 Prozent und der Anteil an Elektrofahrzeugen ist mit 29 Prozent relativ hoch. Kritikerinnen und Kritiker weisen hingegen darauf hin, dass diese Branche Subventionen nicht nötig habe und es eine umweltschädliche Subvention sei, denn die

pauschale Besteuerung berücksichtige nicht den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge. Der Anteil hochpreisiger und stark motorisierter Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß ist bei Dienstwägen deutlich höher als bei Privatfahrzeugen. Zudem schaffen Dienstwagen aufgrund der vom Arbeitgeber übernommenen Haltungskosten und geringeren Spritkosten einen Anreiz zum Vielfahren und unterstützen nicht den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Und es profitieren eben v. a. bereits überaus einkommensstarke Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von dieser Umverteilung von unten nach oben.

Literaturhinweise:

- Andersen, Uwe/Wichard Woyke (2021): Handwörterbuch des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland. 8., aktual. Aufl., Springer VS, Heidelberg. Zu finden unter: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/handwoerterbuch-politisches-system/202192/subventionen/> (letzter Abruf: 15.11.2023)
- Hägler, Max (2021): Das Dienstwagenprivileg gehört abgeschafft, Süddeutsche Zeitung, München. Zu finden unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/dienstwagen-privileg-umverteilung-abschaffen-1.5441037> (letzter Abruf: 15.11.2023)
- Bundesministerium der Finanzen (2023): Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2021 bis 2024 (29. Subventionsbericht), Berlin. Zu finden unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/29-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (letzter Abruf: 16.11.2023)
- MOOL Lobbyismus: <https://www.teacheconomy.de/lehrvideos/grundlagen-des-lobbyismus/>

Unterrichtsverlauf

Zeit	Phase	Inhalte	Materialien	Tipps / Hinweise
1. Unterrichtsstunde: Ist gut gemeint auch gut gemacht? – Subventionen beurteilen				
5'	Einstieg I	Die SuS nähern sich mittels einer digitalen Abstimmung dem Stundenthema und erarbeiten sich den Begriff Subvention.	Digitale Methode: Ranking	Unterrichtsgespräch
15'	Erarbeitung I	Die SuS analysieren arbeitsteilig vier Maßnahmen der Bundesregierung im Hinblick auf Effizienz, Effektivität, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit.	Infobox: Formen und Wirkung von Subventionen M1 a – d Das Für und Wider bei vier Subventionen analysieren Arbeitsblatt: Subventionen beurteilen Arbeitsblatt: Einfluss von Subventionen auf das Preis-Mengen-Diagramm	Gruppenarbeit Methode: Gruppenpuzzle Differenzierung: Die Bearbeitung der Umsatzsteuer ist für lernstärkere Schülerinnen und Schüler geeignet. Leistungsstärkere SuS visualisieren die Wirkung von Subventionen in einem Preis-Mengen-Diagramm.
15'	Sicherung I	Die SuS tauschen sich über ihre Ergebnisse in einer neuen Gruppe aus.	M1 a – d Das Für und Wider bei vier Subventionen analysieren Arbeitsblatt: Subventionen beurteilen	Gruppenarbeit Methode: Gruppenpuzzle
10'	Urteil	Die SuS führen die digitale Umfrage erneut durch und begründen ihre Entscheidung.	Digitale Methode: Ranking	Unterrichtsgespräch
2. Unterrichtsstunde: Das Dienstwagenprivileg – (k)eine klimaschädliche Subvention im Rahmen der Verkehrswende?				
5'	Einstieg II	Die SuS beschreiben eine Karikatur und formulieren die Leitfragen der Stunde.	M2 Streit um das Dienstwagenprivileg	Unterrichtsgespräch
15'	Erarbeitung II	Die SuS erarbeiten das Dienstwagenprivileg und ihre jeweilige Position mithilfe der Rollenkarten.	M3 Soll das Dienstwagenprivileg abgeschafft werden? Arbeitsblatt: Einfluss von Subventionen auf das Preis-Mengen-Diagramm M4 Rollenkarten	Leistungsstärkere SuS zeigen den Einfluss von Subventionen im Preis-Mengen-Diagramm auf. Gruppenarbeit
20'	Diskussion	Ausgewählte SuS führen die Podiumsdiskussion durch.	M4 Rollenkarten	Diskussion
5'	Urteil	Die SuS fassen die Pro- und Kontra-Argumente zusammen. Sie positionieren sich zur Ausgangsfrage und fällen ein differenziertes und reflektiertes Urteil.	Digitale Methode: Positionslinie	



Digitale Methode: Ranking

Ihnen wird am Whiteboard eine Frage angezeigt, zu der Ihre Meinung gefragt ist. Was ist Ihnen am wichtigsten? Bringen Sie mithilfe Ihres Smartphones die vorgegebenen Aspekte der Liste in eine für Sie passende Reihenfolge. Beginnen Sie dabei mit dem Wichtigsten. Senden Sie Ihr Ranking anschließend ab, sodass es für die ganze Klasse am Whiteboard sichtbar wird.

Aufgabe

1

Stimmen Sie im Ranking ab: Für welche der Maßnahmen würden Sie eine staatliche Unterstützung gewähren?



Formen und Wirkung von Subventionen

Der Begriff **Subvention** (lat. subventio = Hilfeleistung) ist eine staatliche Unterstützungsleistung, die keine Gegenleistung beinhaltet. Man unterscheidet zwischen direkten Subventionen (einer direkten Zahlung an ein Unternehmen oder einen privaten Haushalt) und indirekten Subventionen (in Form einer Steuererleichterung).

Die Bundesregierung unterscheidet folgende Subventionsarten im Stabilitäts- und Wachstumsgesetz: **Erhaltungssubventionen** sollen die traditionellen Wirtschaftszweige oder Regionen unterstützen, um Arbeitsplätze zu erhalten.

Anpassungssubventionen sollen Unternehmen bei Strukturwandel und Modernisierung unterstützen.

Produktivitätssubventionen zielen darauf ab, die Leistungsfähigkeit von Unternehmen zu steigern, beispielsweise durch Investitionen in nachhaltige Technologien.

Das sogenannte **Rent Seeking** beschreibt das Bestreben der Marktteilnehmer, möglichst viele staatliche Subventionen zu erhalten. Das kann negative Folgen haben, wenn dabei mehr Geld in die Lobbyarbeit (Beeinflussung von Abgeordneten oder anderen Vertreterinnen und Vertretern offizieller Stellen durch Interessengruppen) investiert wird, als diese finanziellen Mittel für die Innovationsforschung einzusetzen.

Folgende Kriterien helfen, die staatliche Subventionsleistung zu beurteilen:

1. **Effektivität:** Was sollte die Maßnahme bewirken und in welchem Maße trifft dies zu?
2. **Effizienz:** Wie viel Geld wurde investiert und wie hoch war die Wirkung der Maßnahme war?
3. **Gerechtigkeit:** Profitieren die gesellschaftlichen Gruppen, die am meisten Unterstützung benötigen, von dieser Maßnahme? Zu unterscheiden ist dabei in Leistungs- und Bedarfsgerechtigkeit. Leistungsgerechtigkeit bedeutet, dass man gemäß seiner Leistung profitiert. Bedarfsgerechtigkeit bedeutet, dass alle ein Einkommen zur Verfügung haben, mit dem sie ihre individuellen Bedürfnisse befriedigen können.
4. **Nachhaltigkeit:** Wie ist die Maßnahme im Hinblick auf die Folgen für die Umwelt und zukünftige Generationen zu bewerten?

M1

Das Für und Wider bei vier Subventionen analysieren

a. Neun-Euro-Ticket: Das ernüchternde Ergebnis des Massen-Experiments

[...] Womit wir beim Ergebnis des Massen-Experiments wären. Das Neun-Euro-Ticket hat viele Menschen in Deutschland dazu gebracht, in den Zug zu steigen. Für eine Tagestour in die nächste Stadt oder an den See, für eine Wochenendfahrt zu Freunden oder zum Wandern in die Berge – ein staatlich subventionierter Kurzurlaub eben. Aber das Ticket hat die Bewegungsroutinen der Menschen strukturell kaum verändert. Viel mehr Zug, kaum weniger Auto – das scheint die ernüchternde Bilanz. [...]

Zwar gibt es unterschiedliche und zum Teil gar widersprüchliche Statistiken über Erfolg oder Misserfolg des Neun-Euro-Tickets, die große Verkehrswende scheint jedoch ausgeblieben zu sein. Das Statistische Bundesamt etwa hat Zahlen veröffentlicht, denen zufolge sich das Reiseaufkommen im Schienenverkehr seit Anfang Juni „deutlich erhöht“ habe. Dies gehe aus einer Sonderauswertung von Mobilfunkdaten hervor. Im Juni 2022 hätten die bundesweiten Bewegungen im Schienenverkehr „im Schnitt 42 Prozent höher als im Juni 2019“ gelegen. Die Daten umfassten Bahnreisen ab 30 Kilometern zurückgelegter Distanz. Gleichzeitig zeigten die Daten auch, dass im Straßenverkehr seit Einführung des Neun-Euro-Tickets nur „ein moderater Rückgang zu verzeichnen“ war.

Dem Klima hat die Aktion also kaum etwas gebracht. Die Deutschen fahren Zug aus Vergnügen, nicht aber als Ersatz fürs Autofahren. Als Vorbild für eine dauerhafte Alimentierung der Pendler taugt es daher nicht. Von dem Neun-Euro-Ticket haben außerdem Unternehmen profitiert, die ihre Leistungen fürs Jobticket ihrer Mitarbeiter runterfahren konnten. Das Ticket für den ÖPNV war neben dem rabattierten FDP-Benzin Teil eines Entlastungspakets für die Menschen gegen gestiegene Preise – und hat auch Firmen entlastet. [...] Auf Dauer ist das Ticket für den Staat schlicht nicht finanzierbar.

Alimentierung:
hier: dauerhafte finanzielle staatliche Unterstützungsleistung



© pixabay.com

Quelle: Schlesiger, Christian: Neun-Euro-Ticket. Das ernüchternde Ergebnis des Massen-Experiments, in WirtschaftsWoche, 01.09.2022.

b. „Die Ampelkoalition zieht der E-Mobilität den Stecker“

Die Kaufprämie für E-Autos, so raunen derzeit viele, sorge vor allem für Mitnahmeeffekte bei den Autokonzernen: Sie setzen die Preise ihrer Modelle ein paar tausend Euro höher an als es betriebswirtschaftlich eigentlich notwendig wäre. Ihre Profite steigen, weder den Kunden noch dem Markt ist damit gedient. Entsprechend plausibel erscheint die Gesetzesänderung, welche die Ampelkoalition jetzt auf den Weg gebracht hat. Ab 18. Dezember 2023 wird die Kaufprämie eingestellt. Die verringerte Förderung, so die verbreitete Annahme, könnten die Konzerne durch niedrigere Preise ausgleichen, ohne selbst in Schwierigkeiten zu geraten.

Das jedoch sei ein Trugschluss, warnt jetzt Ferdinand Dudenhöffer: „Die Ampelkoalition zieht der E-Mobilität den Stecker.“ Ursache dafür seien die langen Wartezeiten bei E-Autos und Hybriden, sagt der Automobilexperte. „Wer heute ein E-Auto oder einen Hybrid bestellt, kann ja überhaupt nicht absehen, wann der Kauf genau stattfinden wird“, erläutert Dudenhöffer. Erst wenn der Kauf vollzogen wird, kann



© pixabay.com

jedoch die Prämie beantragt werden. Hybridverkäufe bremsen das schon jetzt drastisch, da deren Förderung zum Jahresende ohnehin ausläuft, „und sich heute ja keiner mehr sicher sein kann, ob ein jetzt bestellter Hybrid bis dahin auch ausgeliefert wird“.

Ähnlich zuspitzen werde sich die Lage nun auch bei den vollelektrischen Fahrzeugen. Schließlich wird die Prämie nicht nur verringert, der Topf ist auch insgesamt gedeckelt, auf ein Volumen von 2,5 Milliarden Euro. „Die Kunden können sich nicht mehr sicher sein, ob im Fördertopf noch Geld ist, wenn ihr bestelltes Auto irgendwann mal beim Händler ankommt.“ [...]

Dudenhöffer ist deshalb überzeugt: Viele Kunden würden schon jetzt ihre Pläne überdenken, sich ein E-Auto anzuschaffen. Damit setze sich eine unheilvolle Spirale in Gang: „Weil die beteiligten Konzerne sich nicht mehr auf das Marktwachstum verlassen können, wird auch die Zahl der Ladesäulen langsamer steigen als in den letzten Monaten.“ Damit aber würde wiederum ein Argument für den Kauf eines E-Autos entfallen. [...]

Um das Ausbautempo bei der E-Mobilität beizubehalten, gibt es aus seiner Sicht nur zwei Möglichkeiten: „Entweder die Prämie muss fortgesetzt werden oder es müssen negative steuerliche Anreize beim Kauf von Verbrennern geschaffen werden.“

Quelle: Fischer, Konrad: „Die Ampelkoalition zieht der E-Mobilität den Stecker“, in WirtschaftsWoche, 27.07.2022.

c. KfW-Solar-Förderung „für einen Tag“ löst viel Kritik aus

Das Solarstromförderprogramm für Elektroautos bezuschusste eine neue Photovoltaik-Anlage mit einem Batteriespeicher und einer Ladestation.

[...] Harte Kritik von Ökonomen: „Völlig unnötige Förderung“ und „klimapolitisches Feigenblatt“

Vom Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) kam Kritik an der Ausgestaltung des Förderprogramms. Es seien auch Antragsteller gefördert worden, die bereits ein Elektroauto fahren, und sich nun bereit erklären, auf ihrem Eigenheim eine Photovoltaik-Anlage von bestimmter Größe mit einem dazugehörigen Energiespeicher und einer Ladestation neu und zusätzlich zu installieren.

Wegen der vorhandenen E-Autos ist dem ZDK zufolge die Zahl von 33.000 Antragstellern schon erreicht worden, ohne auch nur ein zusätzliches Fahrzeug zu verkaufen. „Die Bundesregierung hat hier eine Chance verpasst, zusätzliche Elektrofahrzeuge in den Verkehr zu bringen“, behauptet der Verband des KFZ-Gewerbes. Kunden, die auf das Programm gehofft und ein neues E-Fahrzeug bestellt hätten, seien teilweise wieder abgesprungen, weil sie bei der Förderung nicht zum Zuge gekommen sind. ZDK-Präsident Thomas Peckruhn ergänzte: „Man kann hier klar von einem Fehlstart sprechen. Um die Elektromobilität und den Ausbau von PV-Kapazitäten sinnvoll voranzutreiben, müsste die Anschaffung eines neuen Elektroautos Förderkriterium sein. Die Beschränkung auf PV-Anlage, Speicher und Wallbox greift hier deutlich zu kurz.“ [...]

Gregor Kolbe von der Verbraucherzentrale Bundesverband kritisierte eine soziale Schieflage bei der Ausgestaltung: „Von dem neuen Förderprogramm profitieren nur Eigentümer von selbstgenutzten Wohngebäuden – also genau diejenigen, die eher mehr verdienen und bereits von anderen Förderungen profitiert haben, zum Beispiel von der E-Autokaufprämie. Die Förderung ist somit alles andere als sozial.“ Besitzerinnen und Besitzer von Wohnungen mit Stellplätzen könnten diese Förderung genauso wenig in Anspruch nehmen wie Mieterinnen und Mieter, die den Großteil der Bevölkerung darstellen. [...]

Das Bundesverkehrsministerium von Volker Wissing sieht darin einen Erfolg, dass dieses Fördermodell praktisch sofort genutzt und ausgeschöpft wurde. Die hohe Nachfrage soll belegen, dass es sich genau um die richtige Sache handelte. Dem widerspricht der Regierungsberater und Ökonom Lion Hirth: Dass die Mittel nach nur einem Tag ausgeschöpft sind, sage nichts über die Sinnhaftigkeit der Millionen-Subvention aus. „Ich halte das Programm für ganz und gar nicht sinnvoll“, sagte Hirth



© pixabay

der WirtschaftsWoche, der energiewirtschaftliche Nutzen sei „nahe Null“. Der Bau eigener, mit Solarkraft betriebener Ladestationen, sei „heillos teuer“ und „in unserem integrierten europäischen Stromsystem auch völlig unnötig“. [...]

³⁵ Der Bundesverband Solarwirtschaft (BSW) will solche Einwände nicht gelten lassen und freut sich über „das rege Interesse der Bevölkerung“. Der Verband erwartet allerdings keine Neuauflage dieser Förderung, für die 2024 im laufenden Programm noch einmal rund 200 Millionen Euro bereitstehen. Der Solarwirtschaft ist wichtig, „dass auch nach dem Auslaufen der KfW-Förderung der Betrieb von E-Autos nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch wirtschaftlich interessant bleibe“. So bleibt zu hof-
⁴⁰ fen, dass es notfalls auch ohne Förderung weitergeht mit dem Aufbau der Elektromobilität.

Quelle: Lincke, Felix: KfW-Solar-Förderung „für einen Tag“ löst viel Kritik aus, in Bayerischer Rundfunk, 27.09.2023.

d. Gastronomie: Forscher warnen vor dauerhaft gesenkter Mehrwertsteuer

[...] [Den] Betrieben droht laut Branchenverband Dehoga eine „Katastrophe“, den Gästen ein „Preisschock“. Es gehe um bezahlbare Gaststättenbesuche, faire Löhne, mehr Nachhaltigkeit sowie gesunde Kita- und Schulverpflegung. All das und noch mehr steht
⁵ laut Dehoga auf dem Spiel, sollte die in der Coronapandemie gesenkte Mehrwertsteuer für die Gastronomie Anfang nächsten Jahres wie geplant wieder von 7 auf 19 Prozent steigen.



© istock.com/SDI Productions

Ökonomen des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) haben [...] fast alle Punkte verworfen. „Die Argumente für eine Entfristung der Mehrwertsteuer für
¹⁰ die Gastronomie können nicht überzeugen“. [...]

Die Haushaltsausgaben für Restaurantbesuche stiegen mit dem Einkommen, zudem würden solche Dienstleistungen stärker von Haushalten ohne Kinder nachgefragt. „Die gegenwärtige Steuerermäßigung für Restaurants ist somit regressiv: Sie begünstigt relativ reiche und kinderlose Haushalte.“ Solche Verteilungsaspekte hätten „bislang zu wenig Beachtung in der Debatte gefunden“.

¹⁵ „Auch ein Dreisternehotel wird subventioniert“, sagte Heinemann dem SPIEGEL. [...] Eine dauerhafte Senkung der Mehrwertsteuer für die Gastronomie würde allein im kommenden Jahr Steuerausfälle von rund 3,3 Milliarden Euro bedeuten. Über die kommenden zehn Jahre gehen die Forscher von insgesamt knapp 37,8 Milliarden aus. [...]

Die ZEW-Forscher bestreiten zwar nicht, dass Corona für die Branche „enorme Härten“ bedeutet hat.
²⁰ Doch zu deren Abfederung habe die Politik auch umfangreiche Hilfen zur Verfügung gestellt. Die heutigen Probleme der Gastronomie lägen auch an langfristigen Veränderungen wie dem verstärkten Trend zum Homeoffice. „Die Post-Pandemie-Zeit mutet der Gastronomie wie anderen Branchen auch einen weiteren Strukturwandel zu, der aber keine Rechtfertigung für eine dauerhafte Subventionierung liefert.“

[...] Fast die gesamte Wirtschaft habe mit Arbeitskräftemangel zu kämpfen, da sei die Subventionierung
²⁵ einzelner Branchen keine Lösung.

Der Rabatt sei mit keinerlei Auflagen verbunden, weshalb ein argentinisches Steakhaus genauso profitiere wie ein veganes Restaurant.

Auch die Tatsache, dass in den meisten anderen EU-Ländern schon heute ein ermäßigter Satz für Restaurants oder Cafés gilt, überzeugt die Autoren nicht. Gastronomische Dienstleistungen würden lokal
³⁰ angeboten und stünden damit kaum im internationalen Wettbewerb. Schon eher sehen sie ein Problem bei der Ungleichbehandlung mit Lieferdiensten, die prinzipiell nur den ermäßigten Satz bezahlen. [...]

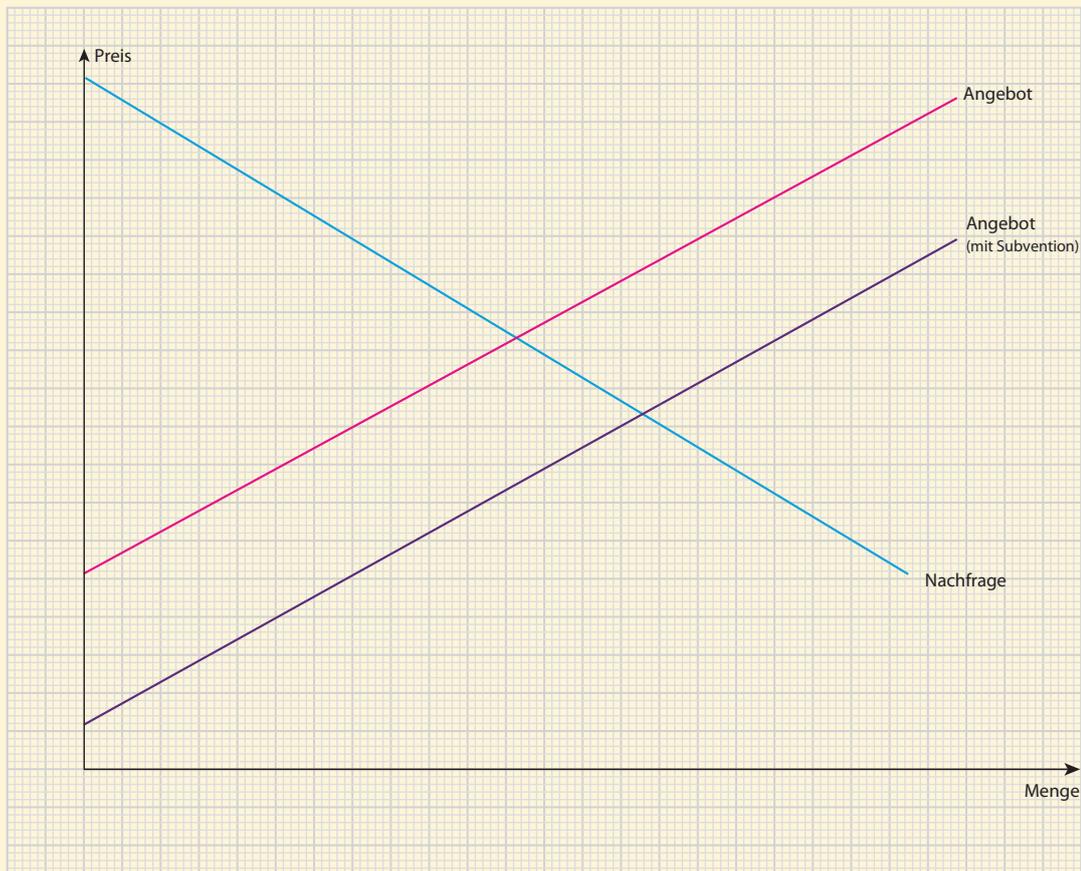
Durch eine Subventionierung von Kita- und Schulverpflegung sei zum einen tatsächlich eine zielgenaue Begünstigung ärmerer Haushalte möglich. Zum anderen werde damit auch die Vereinbarkeit von Beruf und Elternschaft gefördert. Darüber hinaus aber – so der abschließende Appell an die Politik – müsse
³⁵ eine „weitere Aushöhlung“ der Mehrwertsteuer vermieden werden.

Quelle: „Forscher warnen vor Restaurant-Subvention für Besserverdiener“, David Böcking, DER SPIEGEL (online), 08.10.2023

Arbeitsblatt: Subventionen beurteilen

Maßnahme	Effektivität	Effizienz	Gerechtigkeit	Nachhaltigkeit
9-Euro-Ticket				
E-Auto-Kaufprämie				
Förderung für den Bau einer Photovoltaikanlage				
Umsatzsteuersenkung für die Gastronomie				

Arbeitsblatt: Einfluss von Subventionen auf das Preis-Mengen-Diagramm



Aufgabe

- 2 Bearbeiten Sie die unterschiedlichen Subventionsleistungen der Bundesregierung in einem Gruppenpuzzle.
 - a) Machen Sie sich mit dem Begriff „Subvention“ vertraut und stellen Sie bei Bedarf Verständnisfragen.
 - b) Fassen Sie die Ihnen vorliegende Maßnahme in eigenen Worten kurz zusammen.
 - c) Erläutern Sie, ob es sich um eine direkte oder indirekte Subvention handelt.
 - d) Analysieren Sie die Maßnahme unter Anwendung der auf dem Arbeitsblatt genannten Kriterien und tragen sie Ihre Ergebnisse in die Tabelle ein.
 - e) Finden Sie sich in neuen Gruppen zusammen, in denen es für jede Subventionsleistung einen Vertreter bzw. eine Vertreterin gibt. Tauschen Sie sich über Ihre Arbeitsergebnisse aus und vervollständigen Sie Ihre Tabelle.
- ★ f) Veranschaulichen Sie die Auswirkungen der von Ihnen analysierten Subvention in einem Preis-Mengen-Diagramm. Gehen Sie dabei auf die Konsumenten- und Produzentenrente sowie den Wohlfahrtsverlust ein und zeichnen Sie die jeweiligen Preise vor und nach der Subvention ein.
- 3 Führen Sie die digitale Umfrage vom Beginn der Stunde erneut durch. Nehmen Sie auf Basis Ihrer Arbeitsergebnisse differenziert und reflektiert ein Ranking vor.



Digitale Methode: Ranking

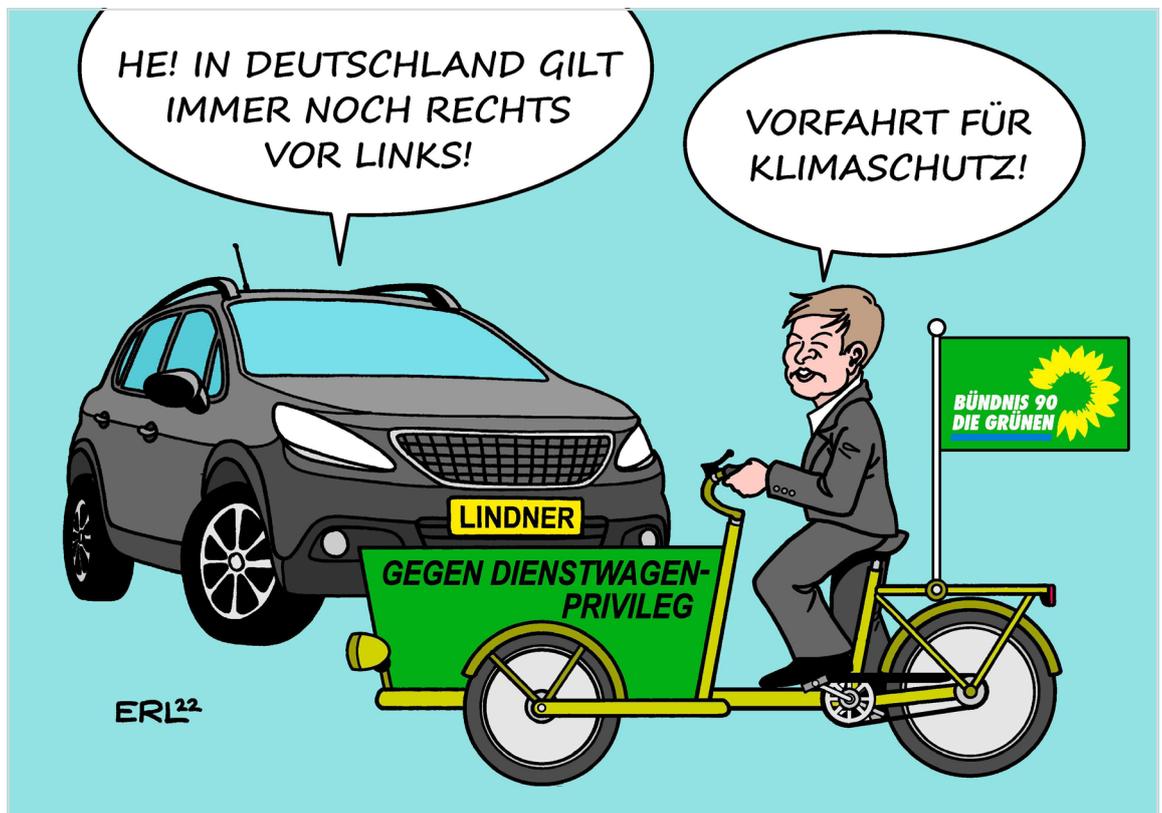
Ihnen wird am Whiteboard eine Frage angezeigt, zu der Ihre Meinung gefragt ist. Was ist Ihnen am wichtigsten? Bringen Sie mithilfe Ihres Smartphones die vorgegebenen Aspekte der Liste in eine für Sie passende Reihenfolge. Beginnen Sie dabei mit dem Wichtigsten. Senden Sie Ihr Ranking anschließend ab, sodass es für die ganze Klasse am Whiteboard sichtbar wird.

Aufgabe

- Führen Sie die digitale Umfrage vom Beginn der Stunde erneut durch. Nehmen Sie auf Basis Ihrer Arbeitsergebnisse differenziert und reflektiert ein Ranking vor.

M2

Streit um das Dienstwagenprivileg



Quelle: Erl: Ein Ampel bräuchte man halt, 24.08.2022. https://www.toonpool.com/cartoons/Ein%20Ampel%20bräuchte%20man%20halt_411444#img9 (letzter Abruf: 16.11.2023)

Aufgabe

- Analysieren Sie die Karikatur und formulieren Sie eine Leitfrage für die heutige Stunde.

M3

Soll das Dienstwagenprivileg abgeschafft werden?

Das Dienstwagenprivileg kurz erläutert:

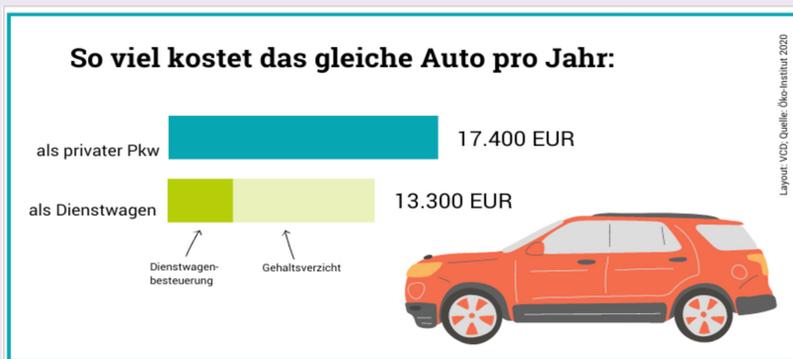
Wer einen Dienstwagen privat nutzen kann, profitiert davon, dass die Anschaffungskosten, Reparaturen, Steuern und in einigen Fällen auch der Sprit vom Arbeitgeber getragen werden. Da für die private Nutzung also kaum Kosten anfallen, muss diese als sogenannter **geldwerter Vorteil** entsprechend versteuert werden. Der Umfang reicht dabei von wenigen, gelegentlichen privaten Fahrten bis hin zu einer nahezu ausschließlich privaten Nutzung.

Für die **Besteuerung des geldwerten Vorteils** gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder die **Führung eines Fahrtenbuchs**, mit dem die tatsächliche private Fahrleistung anteilig an den Gesamtkosten berechnet und versteuert wird, oder die **Pauschal-Methode**. Bei dieser wird der geldwerte Vorteil unabhängig von der Höhe der privaten Nutzung monatlich mit einem Prozent vom Bruttolistenpreis des Dienstwagens pauschal versteuert. Zusätzlich fallen 0,03 Prozent Steuer je Kilometer Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz an. Bei Plug-In-Hybriden und Elektro-Fahrzeugen ist der zu versteuernde Wert geringer, nämlich 0,5 bzw. 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises. Auch die Besteuerung der Arbeitswege sinkt entsprechend. Die Fahrtenbuchmethode wird vor allem bei wenigen Privatfahrten angewendet, in der Regel überwiegt die pauschale Besteuerung.

Quelle: Ökologischer Verkehrsclub VCD

<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/dienstwagenbesteuerung> (letzter Abruf: 26.11.2023)

15 Ein Beispiel:



Quelle: Ökologischer Verkehrsclub VCD

https://www.vcd.org/fileadmin/_processed_/f/9/csm_Grafik_Dienstwagenprivileg_Kosten3_e548332506.png

Ein Arbeitnehmer in leitender Position mit einem Bruttojahresgehalt von 100.000 Euro bekommt von seiner Firma einen Dienstwagen mit Dieselmotor und einem Bruttolistenpreis von 54.000 Euro gestellt. Sein Arbeitsweg beträgt 12 Kilometer, insgesamt fährt er 15.000 km privat. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil beträgt bezogen auf den Listenpreis und die Fahrten zur Arbeit insgesamt 8.813 Euro im Jahr, also die Hälfte der tatsächlichen Kosten. Davon zahlt er tatsächlich lediglich 4.200 Euro an zusätzlichen Steuern und Abgaben. Hinzu kommt der Gehaltsverzicht und das dadurch reduzierte Einkommen. Dabei wurde angenommen, dass sein Bruttoeinkommen ohne Dienstwagen um 17.400 Euro höher liegen würde (also genau um die Kosten der Privatnutzung). Trotz Gehaltsverzicht spart er gegenüber der Nutzung als Privat-Pkw etwa 4.000 Euro im Jahr. Bekommt er den Dienstwagen ohne Gehaltsverzicht, würde er sogar 13.000 Euro sparen.

Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte. Reformoptionen für eine faire und klimagerechte Kfz- und Dienstwagenbesteuerung.

Zu finden unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Kfz-u-Dienstwagen/79_Kfz-u-Dienstwagen_Studie_Kompaktbericht.pdf (letzter Abruf: 26.11.2023)

M4

Rollenkarte Moderator:in

Die Moderatorin oder der Moderator übernimmt die Leitung der Podiumsdiskussion. Ihre/Seine Aufgabe ist es, die Debatte auf dem Podium zu leiten und dafür zu sorgen, dass alle Teilnehmenden gleichermaßen zu Wort kommen.

Rollenkarte Vertreter:in der deutschen Automobilindustrie**Interessen:**

Erhalt des Dienstwagenprivilegs

Argumente:

- ◆ Firmen- und Dienstwagen werden überwiegend in Deutschland produziert; das führt zu erheblicher Stärkung der Zulieferer und Autobauer im Land
- ◆ Etwas mehr als jeder dritte neu zugelassene Pkw war im vergangenen Jahr ein Dienstwagen
- ◆ Dienstwagenprivileg erstreckt sich über verschiedene Fahrzeugklassen (Mittelklasse, obere Mittelklasse, Oberklasse, aber auch Kleinst- und Kleinwagen sowie Mini-Vans)
- ◆ Anteil an Elektrofahrzeugen bei Dienstwagen war 2021 überdurchschnittlich hoch (29 Prozent im Vergleich zum Gesamtmarkt mit 26 Prozent)
- ◆ deutscher Marktanteil lag bei Dienstwagen 2021 bei 82 Prozent, im Gesamtmarkt dagegen nur 68 Prozent (→ stärkt die Position der deutschen Autoindustrie gegenüber ausländischen Herstellern)
- ◆ Änderung der Dienstwagensteuer könnte ein Hindernis auf dem Weg in die Elektromobilität darstellen, da die Dienstwagen meist nach einem Jahr als günstiger Jahreswagen in den Gebrauchtwagenmarkt übergehen; somit wird der Einstieg in die Elektromobilität für viele erreichbar
- ◆ Dienstwagen-Privileg ist eine steuerliche Vereinfachung, die es den Nutzerinnen und Nutzern erspart, ein Fahrtenbuch zu führen

Rollenkarte Klimaaktivist:in**Interessen:**

Umwelt- und Klimaschutz, Ausbau des ÖPNV, Abschaffung oder Verringerung der steuerlichen Vergünstigungen für Dienstwagen

Argumente:

- ◆ Dienstwagen-Privileg ist umweltschädliche Subvention
- ◆ vor allem Besserverdienende profitieren vom Dienstwagen-Privileg
- ◆ laut Berechnungen des Bundesamts beträgt jährliches Subventionsvolumen mindestens 3,1 Milliarden Euro; Geld könnte man zur Finanzierung eines günstigen Nahverkehrstickets nutzen
- ◆ pauschale Besteuerung berücksichtigt nicht den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge; in einigen Ländern werden ökologische Kriterien bei der Besteuerung berücksichtigt, z. B. in Form von Emissionsintensität oder elektrischer Reichweite bei Plug-in-Hybriden
- ◆ Anteil hochpreisiger und stark motorisierter Dienstwagen mit höherem CO₂-Ausstoß ist im Oberklasse- und SUV-Segment deutlich höher als bei Privatfahrzeugen; diese Wagen haben Auswirkungen auf den Gesamtmarkt, wenn sie nach wenigen Jahren Benutzung verkauft werden
- ◆ Haltungskosten und Spritkosten, oft durch die Firma abgedeckt, schaffen Anreiz zum Vielfahren; Dienstwagen werden im Schnitt etwa doppelt so viel gefahren wie Privat-Pkws, was zu erhöhtem Verkehrsaufkommen und höheren Emissionen führt
- ◆ Nutzerinnen und Nutzer von Dienstwagen fahren seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da sie bereits über ein bequemes Fortbewegungsmittel verfügen

Rollenkarte Berufspendler:in, der/die seinen/ihren Pkw privat erworben hat**Interessen:**

Gleichberechtigung aller Arbeitnehmenden, bequeme und flexible Mobilität

Argumente:

- ◆ ungerechte Umverteilung von Steuermitteln, da das System vor allem den reichsten 20 Prozent der Bevölkerung zugutekommt
- ◆ jährliche Subventionierung in Milliardenhöhe ist finanzielle Belastung für den Staat und Unterstützung von teuren Fahrzeugen
- ◆ anstelle der aktuellen Subventionen könnte eine höhere Pauschale für Arbeitnehmende eingeführt werden
- ◆ Besteuerung sollte an den CO₂-Ausstoß gekoppelt sein, wie es etwa in Großbritannien oder Belgien der Fall ist

Rollenkarte Berufspendler:in, der/die vom Arbeitgeber einen Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekommt**Interessen:**

bequeme und flexible Mobilität, Erhalt des Dienstwagenprivilegs

Argumente:

- ◆ Dienstwagenprivileg ist bedeutender Anreiz für hochqualifizierte Fachkräfte
- ◆ stabiler Absatzmarkt trägt zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Automobilbranche bei
- ◆ Dienstwagenprivileg kommt den Bedürfnissen von Berufspendlerinnen und -pendlern entgegen, die aufgrund ihres Berufs auf individuelle Mobilität angewiesen sind
- ◆ erleichtert den Arbeitsweg und erhöht die Flexibilität im Berufsalltag

**Digitale Umfrage: Positionslinie**

Ihre Meinung ist gefragt: Mithilfe der digitalen Anwendung nehmen Sie Stellung zu der Aussage, die auf der Leinwand erscheint. Stimmen Sie der Aussage zu oder nicht? Nutzen Sie Ihr digitales Endgerät, um sich zu positionieren. Das Klassenergebnis wird anschließend auf der Leinwand angezeigt.

Aufgaben

- 5** Bilden Sie Kleingruppen und verteilen Sie die Rollenkarten. Bereiten Sie in Ihrer Gruppe einen überzeugenden Auftritt in der Podiumsdiskussion vor.
-  a) Machen Sie sich mit dem Dienstwagenprivileg vertraut (M3).
Schauen Sie sich alternativ folgendes Video an: https://www.youtube.com/watch?v=Yksj_rXZvZY
- b) Machen Sie sich mit Ihrer Rollenkarte vertraut (M4).
- c) Entwickeln Sie möglichst viele (weitere) gute Argumente für ihre Position und berücksichtigen Sie dabei verschiedene Perspektiven auf das Thema.
- d) Setzen Sie sich mit möglichen Gegenargumenten auseinander und bereiten Sie Antwortmöglichkeiten vor.
- e) Erarbeiten Sie ein Eingangs- und Abschlussstatement.
- 6** Führen Sie eine Podiumsdiskussion durch.

**Ablauf der Podiumsdiskussion:**

Die Diskussionsrunde wird von der Moderatorin oder dem Moderator eröffnet (1 Min.).
Jeder Gast stellt sich kurz vor und erklärt in einem Eingangsstatement seine Position (2–3 Min.).
Die Teilnehmenden debattieren in einer offenen Diskussionsrunde ihre Positionen (15 Min.).
Das Publikum stellt Fragen und unterstützt bzw. kritisiert die Argumentation.
Abschließend formulieren alle Teilnehmenden der Diskussionsrunde ein Abschlussstatement (1 Min.).

- 7** Werten Sie die Podiumsdiskussion aus.
- 8** Führen Sie eine digitale Umfrage durch: Soll das Dienstwagenprivileg abgeschafft werden?