



Neulich bei Kamingsgesprächen im Kanzlerinnenamt

Rede von Richard Pitterle, 23. Juni 2016

Kürzlich erklärte der christlich-soziale Bundesminister für Landwirtschaft und Ernährung Christian Schmidt den Bauern, die der Preisverfall bei Milch in den Ruin treibt, es sei in einer sozialen Marktwirtschaft nicht Aufgabe des Staates, sich in die Preispolitik einzumischen. Und kaltschnäuzig hieb die sozialdemokratische Ministerpräsidentin Hannelore Kraft in die gleiche Kerbe, als sie Flutopfern die Hilfe des Landes verweigerte, weil schließlich nicht alle mit Steuermitteln begünstigt werden könnten, die keine Versicherung abschlossen.

Heute aber stehen wir hier und beraten auf Initiative der schwarz-roten Koalition die milliardenschwere Einmischung des Staates in die Preispolitik durch Begünstigungen aus Steuermitteln. Wieder einmal!

Nur kurz zur Erinnerung: Gegen unseren Widerstand wurden superreichen Reedern Milliarden in der naiven, längst widerlegten Hoffnung geschenkt, sie würden dann wohlgefällig vielleicht den einen oder anderen Arbeitsplatz in der maritimen Wirtschaft erhalten. Gegen unseren Widerstand versuchen Sie, mit Steuergeschenken kopf- und planlos den Bau von Wohnungen zu fördern, nachdem Sie jahrzehntelang

dem Totenkampf des sozialen Wohnungsbaus von der Seitenlinie zugesehen haben, obwohl Ihnen Experten nur Mitnahmeeffekte für Luxuswohnungen prophezeien. Und gegen unseren Widerstand und sogar trotz klarer Ansagen des Bundesverfassungsgerichts gegen die Verschonung superreicher Erbinnen und Erben wird die Bilanz Ihrer schon peinlichen Auseinandersetzung um die Reform darauf hinauslaufen, die Reichsten der Reichen weiterhin zu verschonen.

Nun bin ich wie auch meine Partei Die Linke sicher nicht verdächtig, neoliberaler Wirtschaftspolitik das Wort zu reden. Denn genau das machen Kraft und Schmidt, wenn sie den Staat aus der Verantwortung entlassen und auf Markt und Eigenverantwortung verweisen. Und genau das macht, wer Steuervorteile prinzipiell geißelt. Das Steuerrecht wird in vielen Politikbereichen nicht nur zur Einnahmenerzielung, sondern auch oder sogar fast ausschließlich zur Verhaltenslenkung genutzt. In einer komplexen Gesellschaft wie der unsrigen ist dies unbestreitbar ein effizientes und auch unverzichtbares Mittel, um Politikziele zu erreichen.

Bei von Justi heißt es im Jahre 1766: „Die Steuer ist ein sehr glückliches Mittel, den Staat zu bilden und einzurichten, wie es den Absichten einer ‚weisen‘ Regierung gemäß sei“. Das heißt aber nicht, dass wir die wenig weise Steuerpolitik nach schwarz-rottem Rezept gutheißen. Dieses schlichte Rezept passt sogar auf einen Bierdeckel: Mächtige Wirtschaftslobbyisten flüstern den Untergang des Mittelstandes, wenn nicht gleich der Welt ein, der nur mit Steuergeschenken vorzugsweise an sich und an Besserverdienende aufgehalten werden kann. In dieser langjährigen Tradition findet sich die nun breit angelegte Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr wieder, für die vorliegender Gesetzentwurf ein Baustein ist. Als Resultat von

Kamingesprächen im Kanzlerinnenamt mit den Lobbyisten der deutschen Autoindustrie wird nun ein gewaltiges Subventionsprogramm auch für einen halbstaatlichen Autokonzern aufgelegt, der wegen illegaler Abgasmanipulationen mit dem Rücken zur Wand steht und die internationale technische Entwicklung einfach verschlafen hat. Die Querfinanzierung Ihrer Förderung durch Steuergeschenke an Besserverdienende zahlen diejenigen Bürgerinnen und Bürger, für die Elektromobilität im Alltag so realistisch ist wie der Jahresurlaub in der Karibik.

Wie falsch Ihr Ansatz ist, lässt sich aber am deutlichsten in Zahlen ausdrücken: So ziemlich alle größeren Volkswirtschaften fördern die Elektromobilität seit vielen Jahren. In den meisten Staaten gibt es vergleichbare Programme seit gut acht Jahren. In Japan sogar seit 1996! Neben klassischen Förderungen mit Kaufanreizen wie Kaufprämien, Steuererstattungen gibt es viele weitere, wie kostenlose Parkplätze, Mautfreiheit, die Nutzung von Sonderspuren im Straßenverkehr. Die Höhe der Kaufanreize ist ebenfalls ähnlich: in der Regel mehrere tausend Euro für ein Fahrzeug. Was hat es gebracht? Derzeit gibt es weltweit circa 1,5 Milliarden Fahrzeuge. Davon sind circa 1 Million Fahrzeuge Elektroautos. Also weniger als 0,001 Prozent. Weltweit führend sind derzeit noch die USA, obwohl China mit massiver und bekannt wenig marktwirtschaftlicher staatlicher Intervention die Führungsposition angreift. Der milliardenschwere Wettkampf hat aber bisher nur zu 400 000 Elektroautos, also 0,3 Prozent der Fahrzeuge, in den USA gereicht. Die Zahl der Neuzulassungen in den USA stagniert, obwohl neben Bundesprogrammen auch die Bundesstaaten eigene Förderprogramme haben.

Deutschland ist ohne Förderung weltweit auf Platz 7

mit einem Elektrofahrzeuganteil von 0,07 Prozent. Vorzeigeland Norwegen hat gerade mal eine 1,6-prozentige Quote trotz massiver Förderung. Eine Umfrage des Instituts für Verkehrsforschung bestätigt die Nutzlosigkeit von steuerlichen und sonstigen Kaufanreizen: Kaufentscheidend sind eine öffentliche Ladeinfrastruktur, die Zuverlässigkeit der Technik und günstige Strompreise. Investieren Sie in die Forschung und Entwicklung, in die allgemeine Infrastruktur und in alternative Verkehrskonzepte, statt mit Steuergeschenken Strohfeuer anzufachen.