

VCD-Kommentar
16. Januar 2009



Verkehrsclub Deutschland e.V. Fon 030/280351-12
Bundesgeschäftsstelle Fax 030/280351-10
Rudi-Dutschke-Str. 9 presse@vcd.org
10969 Berlin www.vcd.org

VCD-Kommentar zum zweiten Konjunkturprogramm der Bundesregierung

Gehirnschmalz statt Beton / Abwrackprämie für altes Denken

Kommentar: Gerd Lottsiepen,
verkehrspolitischer Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD)

Mit dem derzeitigen Konjunkturrettungswetlauf droht der teuerste Bundestagswahlkampf aller Zeiten. Davor warnte vergangene Woche Klaus Zimmermann, Chef des Instituts für Wirtschaftsforschung. Zu Recht. Mit Milliarden von Steuergeldern sollen im Rahmen der Konjunkturprogramme der Großen Koalition Straßen gebaut und der Autokauf unabhängig vom Spritverbrauch der Fahrzeuge gefördert werden – Maßnahmen mit bescheidener Beschäftigungswirkung und fataler Wirkung für die Umwelt.

Schon ganz zu Beginn der Finanzkrise war die Bundesregierung bemüht, der deutschen Autoindustrie unter die Arme zu greifen. Kurzerhand peitschte sie ein Steuergeschenk für alle Neufahrzeuge durch, noch bevor die Autoindustrie überhaupt jammerte. Allen Neu-Pkw, vollkommen unabhängig davon, wie viel CO₂ oder Ruß sie produzieren, wird mindestens ein Jahr die Kfz-Steuer erlassen. Die Umweltverbände rechneten vor, dass spritfressende Geländewagen 1.500 Euro Steuern sparen, moderne Kleinwagen gerade mal knapp über 100 Euro. Aber egal – die Regierung musste Handlungsfähigkeit beweisen und hat am 14. Januar ein noch unsinnigeres Instrument zur Rettung der Autoindustrie beschlossen: eine „Umweltprämie“ genannte Abwrackprämie. Kaum jemand, der heute einen mehr als neun Jahre alten Gebrauchten fährt, wird sich leisten können, jetzt auf einen Neuwagen umzusteigen. Mitnahmeeffekte und Betrügereien sind vorprogrammiert.

Erschreckend ist, dass die Politik mit den volkswirtschaftlichen Instrumenten von vorgestern der Krise trotzen will. Wer sich noch vor ein paar Monaten als neoliberal gab, fordert nun vom Staat Keynes pur: Löcher buddeln und den Verkauf unsinniger Produkte fördern. In den modernen Autofabriken sieht man kaum noch Menschen und der VW Touareg oder der Porsche Cayenne werden nicht in Deutschland gebaut. Wer sich einmal in den letzten Jahren eine Autobahnbaustelle angeschaut hat, weiß, dass dort heute riesige Maschinen, gesteuert von ein paar Menschen, die Trassen bauen.

Wer nachfolgenden Generationen neue Milliardenschulden aufbürdet, muss das Geld für eine zukunftsfähige Infrastruktur und ressourcenschonende Produkte ausgeben sowie drohende Massenarbeitslosigkeit verhindern. Braucht unsere älter werdende Gesellschaft neue, teure Autobahnen? Ist es angesichts des Klimawandels und knapper werdender Ölreserven verantwortbar, immer weiter auf spritfressende Autos zu setzen?

Brauchen wir nicht vielmehr einen öffentlichen Verkehr auch in der Fläche, mit modernen Bussen und Bahnen, in die man auch mit Kinderwagen oder Rentner-Buggy bequem einsteigen kann? Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sorgt schnell für positive Beschäftigungseffekte bei bescheidenem Mitteleinsatz. Ein dichter Fahrplan, häufiger fahrende Busse und Bahnen erhöhen die Attraktivität des umweltfreundlichen Verkehrs, verringern die Abhängigkeit aller Altersgruppen und sozialer Schichten vom Auto und brauchen mehr Personal. Mehr Fahrgäste in Bussen und Bahnen führen zu einem Aufschwung bei Busherstellern und im Schienenfahrzeugbau. Mehr Bus-, Lok- und Straßenbahnfahrer werden gebraucht, dazu mehr Service- und Wartungskräfte – ein unmittelbarer positiver Beschäftigungseffekt. So könnten zigtausend neue Jobs geschaffen und eine zukunftsfähige Verkehrspolitik vorangetrieben werden.

Allerdings gilt wie für den Autobahnneubau auch für die Bahn: Wir brauchen auch jetzt in der Krise keine Überkapazitäten, keine teuren Prestigeobjekte, die zwei Metropolen ein paar Minuten schneller verbinden. Große Neubauprojekte haben einen langen Planungsvorlauf und einen niedrigen Beschäftigungseffekt. Dagegen müssen uralte Schienen, Signalanlagen und zahlreiche Weichen erneuert, Langsamfahrstrecken beseitigt werden.

Die Städte, besonders Berlin leiden unter einer zerbröselnden Infrastruktur, Bahnhöfen, aber mehr noch Rad- und Gehwege sind oft in erbärmlichen Zustand. Hier sollte man notwendige Investitionen vorziehen. Aber die Ansprüche an die Mobilität in der Stadt haben sich geändert, Berliner wollen mehr Rad fahren und auch wieder mehr in der Innenstadt wohnen, die Zahl älterer Mitbürger, die nicht mehr Auto fahren wollen oder können, steigt. Deshalb auch hier: Investieren mit Plan und nicht mit der Gießkanne.

Und die deutsche Automobilindustrie? Ihr ist am besten geholfen mit klaren gesetzlichen Vorgaben zur Reduzierung des Spritverbrauchs ihrer Fahrzeuge, z.B. mit einer CO₂-basierten Kfz-Steuer für neue Pkw, die wirklich etwas erreichen will. Eine Steuer, die energieeffiziente Autos für mehrere Jahre von der Steuer befreit und Spritschlucker kräftig zur Kasse bittet. Aus freien Stücken wird die Autoindustrie zu wenig tun, die Manager haben, oft kolportiert, mehr „Benzin im Blut“ als Innovationskraft in ihrem Denken. Als Automobilstandort hat Deutschland dann gute Karten, wenn seine hervorragenden Entwicklungsingenieure Energieeffizienz als Priorität ins Aufgabenheft bekommen.

Die derzeitige Krise kreierte großes Veränderungspotenzial, das bei den zuständigen Politikern leider noch nicht angekommen ist. Vielleicht sollten wir Wählerinnen und Wähler überlegen, eine Abwrackprämie für altes Denken einzuführen.