

VCD-Hintergrund:

Die konjunkturpolitischen Maßnahmen der Bundesregierung im Verkehr

Konjunkturpaket I

Die Bundesregierung hat am 5. November 2008 ein erstes Maßnahmenpaket zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung beschlossen. Sie will damit eine Perspektive für die rasche Überwindung der Konjunkturschwäche schaffen.

1. Investitionen in die Infrastruktur:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Rahmen dieses Maßnahmenpakets ein „Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr“ (APBV) aufgelegt und am 4. Dezember 2008 den ersten Teil des Programms vorgelegt. Damit sollen dringliche Verkehrsinvestitionen beschleunigt umgesetzt werden. Es umfasst konkrete Verkehrsprojekte und Maßnahmen mit einem Volumen von jeweils einer Milliarde Euro in 2009 und 2010.

a) Investitionen in Bundesfernstraßen:	950 Millionen Euro
b) Investitionen in Bundesschienenwege:	620 Millionen Euro
c) Investitionen in Bundeswasserstraßen:	430 Millionen Euro

Im Einzelnen für die Schiene:

1. Verstärkung und Anschub von Neu- und Ausbauprojekten im Schienennetz mit einem Volumen von 420 Millionen Euro;
2. Verstärkung der Lärmsanierung mit einem Volumen von 50 Millionen Euro;
3. Verstärkungsprogramm für die Bahnhofsinfrastruktur mit einem Volumen von 150 Millionen Euro.

VCD-Kommentar:

Der Straßenverkehr wird gegenüber der umweltfreundlicheren Bahn in dem Paket deutlich bevorzugt: So fließen in den Straßenbau so viele Mittel wie für die Schienenstrecken und Wasserstraßen zusammen. Zudem wird die Hälfte der Straßenbaumittel (456 Millionen Euro) für baureife Ortsumfahrungen und den Ausbau von Autobahnen ausgegeben, jedoch nur 220 Millionen Euro für Erhaltungsmaßnahmen. Deutschland hat eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Mit dem weiteren Bau von Straßen wird die Bundesregierung nicht nur ihre Klimaziele

sondern auch ihr Ziel zur Verringerung des Flächenverbrauchs verfehlen (von heute täglich 100 Hektar auf 30 Hektar pro Tag im Jahr 2020). Statt neue Straßen zu bauen, sollten die Gelder in die Sanierung des bestehenden, in großen Teilen maroden Straßennetzes fließen. Der VCD kritisiert, dass bei den Investitionen in die Schiene auch Gelder für den Ausbau teurer Prestigeprojekte wie der Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt vorgesehen sind. Diese Ausgaben sollten besser für den Ausbau der Bahn in der Fläche eingesetzt werden.

2. Kfz-Steuerbefreiung

Alle neuen Pkws mit der Schadstoffklasse Euro 4 Abgasnorm, die bis zum 30. Juni 2009 erstangemeldet werden, sind unabhängig von der Menge ihrer CO₂-Emissionen für ein Jahr von der Kfz-Steuer befreit. Kraftfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 5 sind sogar für bis zu zwei Jahre steuerbefreit. Die Steuerbefreiung ist bis zum 31. Dezember 2010 begrenzt.

VCD-Kommentar:

Nach Ansicht des VCD ist die Kfz-Steuerbefreiung ökologisch unverantwortlich, da sie nicht an den CO₂-Ausstoß der Pkw gebunden ist. Dadurch sparen spritschluckende Geländewagen rund 700 Euro und moderne Kleinwagen gerade einmal 70 Euro im Jahr. Damit fehlt jeglicher Anreiz zum Kauf sparsamer Autos. Der VCD hatte gefordert, die Steuerbefreiung an einen Treibhausgasausstoß von maximal 120 Gramm CO₂ pro Kilometer zu koppeln. Außerdem hätten auch Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel mindestens in gleicher Höhe belohnt werden müssen.

Konjunkturpaket II

Das zweite Konjunkturprogramm wurde Mitte Januar vom Bundeskabinett beschlossen und soll am 13. Februar durch den Bundestag und am 20. Februar durch den Bundesrat gehen.

1. Maßnahmen zur Ankurbelung des Automarktes

Der einflussreichste Industriezweig Deutschlands ist die Automobilbranche. Der Bundesregierung war es von Beginn der Weltwirtschaftskrise an ein zentrales Anliegen, der deutschen Automobilindustrie mit Konjunkturmaßnahmen zu helfen. Neben der Kfz-Steuerbefreiung für Neuwagen aus dem ersten Konjunkturpaket wurde Mitte Januar vom Kabinett die Reform der Kfz-Steuer sowie die Abwrackprämie – auch „Umweltprämie“ genannt – beschlossen. Der VCD kritisiert die Hilfen für die Autoindustrie als umwelt- und konjunkturpolitisch kontraproduktiv.

a) Abwrackprämie

Durch die Abwrackprämie soll ein Anreiz zum Kauf von Autos geschaffen und alte Pkws gegen neue, effiziente Pkws ausgetauscht werden. Jeder, der ein neun Jahre altes Auto verschrotten lässt und sich dafür einen neuen Pkw bzw. einen Jahreswagen kauft, erhält eine Prämie von 2.500 Euro.

VCD-Kommentar:

Nach Ansicht des VCD ist die sogenannte Umweltprämie eine Steuerverschwendung in Milliardenhöhe ohne jeglichen ökologischen Effekt:

- die Abwrackprämie ist an keinerlei Umweltkriterien geknüpft;
- neue Pkw sind nicht zwingend umweltfreundlicher als alte Pkws: Ein neun Jahre alter Benziner bläst beispielsweise weniger gesundheitsschädigende Stickoxide und Partikel in die Umgebung, als ein durchschnittlicher Diesel-Pkw aus dem Produktionsjahr 2009;
- für die Produktion von Neuwagen werden etwa 20 Prozent der Energie benötigt, die ein Pkw während seines gesamten Lebenszyklus verbraucht.

Die Abwrackprämie hat keine entscheidende konjunkturelle Wirkung:

- von der Regelung profitieren nur Autofahrer, für die es zufällig gerade in diesem Jahr Sinn macht, einen Neuwagen oder neuen Gebrauchten zu kaufen, und die noch dazu einen relativ wertlosen Gebrauchtwagen besitzen. Diese Zahl von Käufern ist nicht sehr hoch, da Besitzer älterer Gebrauchtwagen oft nicht über die finanziellen Mittel verfügen, sich einen Neuwagen anzuschaffen;
- wenn durch die Prämie ein Kaufanreiz entsteht, dann vor allem für billigere Kleinwagen – diese werden aber nicht von deutschen, sondern vorwiegend von ausländischen Autofirmen hergestellt.

Für diejenigen, die die Prämie trotzdem nutzen möchten, weil sich der Kauf für sie aus finanzieller und ökologischer Sicht lohnt, hat der VCD [Kauftipps](#) zusammengestellt.

Wenn es eine konjunkturfördernde Umweltprämie im Autobereich geben soll, dann wäre aus Sicht des VCD die Förderung von Partikelfiltern für Nutzfahrzeuge zielführend. Partikelfilter in Transportern würden die Luft in den Städten nachhaltig verbessern und die Konjunktur in Deutschland befördern. Die Filter kommen hauptsächlich aus heimischen mittelständischen Betrieben und werden in ortsansässigen Werkstätten eingebaut

b) Kfz-Steuerreform

Die Einigung zur Kfz-Steuerreform sieht eine Mischung aus der früheren Steuer nach Hubraum und einer CO₂-Abgabe vor: Je 100 Kubikzentimeter Hubraum sind bei Benzinern zwei Euro Kfz-Steuer fällig, bei Diesel-Fahrzeugen 9,50 Euro. Zusätzlich müssen für jedes ausgestoßene Gramm CO₂ pro Kilometer zwei Euro bezahlt werden, wenn der Wagen die Grenze von 120 Gramm CO₂ pro Kilometer überschreitet. Dies gilt für Diesel wie Benzin.

VCD-Kommentar

Nach Ansicht des VCD hat diese neue Kfz-Steuer keinerlei ökologische Lenkungswirkung. Durch die Neuerung würden durchschnittliche Diesel deutlich niedriger besteuert als heute und Pkw mit hohem Verbrauch nicht oder nur unwesentlich teurer. Die Kfz-Steuer ist in ihrer jetzigen Form konjunkturpolitisch kurzsichtig. Will die Autoindustrie in Deutschland zukunftsfähig bleiben, muss die Politik Anreize zum Bau effizienter Motoren und zur Entwicklung von [Antriebsalternativen](#) gegenüber herkömmlichen Verbrennungsmotoren setzen.

Der VCD hat ein eigenes [Kfz-Steuermodell](#) vorgelegt, das Spritfresser extrem hoch belastet und im Gegenzug spritsparende Modelle stark entlastet. Damit würde die Kaufentscheidung hin zu effizienten Modellen gelenkt und ein deutliches Signal an die Hersteller gegeben, zukunftsfähige Pkw auf den Markt zu bringen.

In der vom VCD zusammengestellten [Kfz-Steuer-Tabelle](#) (pdf, 342 KB) mit Modellrechnungen können Sie die heutigen Steuersätze, die des Beschlusses zur Kfz-Steuer Reform sowie die Steuersätze des VCD-Modells miteinander vergleichen.

2. Investitionen in die Infrastruktur

Für die Infrastruktur sind 7,5 Milliarden Euro vorgesehen, davon

- vier Milliarden Euro für zusätzliche Bundesinvestitionen: Davon sollen zwei Milliarden Euro in den Ausbau und die Erneuerung von Bundesverkehrswegen (Straßen, Schienen und Wasserstraßen) fließen;
- weitere 3,5 Milliarden Euro in Verkehr, Krankenhäuser, Städtebau und Informationstechnologie im Rahmen des kommunalen Investitionsprogramms, das durch die Länder mit zusätzlichen 25 Prozent kofinanziert wird. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist von diesem Programm explizit ausgeschlossen.

VCD-Kommentar:

Angesichts des Klimawandels und steigenden Güterverkehrszahlen müsste der Bahn als umweltfreundlichstem Verkehrsträger im Rahmen des Konjunkturprogramms eine zentrale Bedeutung zukommen. Investitionen in die Schieneninfrastruktur sichern zudem dauerhaft die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und Arbeitsplätze in Deutschland.

Deshalb sollten mindestens eine Milliarde Euro des zweiten Konjunkturprogramms in den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes fließen, beispielsweise um

- Streckenabschnitte zu elektrifizieren;
- die Sanierung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur zu finanzieren, da sonst Streckenstilllegungen drohen;
- Engpässe im Seehafen-Hinterlandverkehr zu beseitigen;
- das Förderprogramm für den kombinierten Verkehr aufzustocken, da es zu wenig Umschlaganlagen gibt;
- einen Planungsfonds einzurichten, damit die Realisierung von Schieneninfrastrukturvorhaben beschleunigt werden kann.

Der Nahverkehr mit Bus und Bahn darf auf keinen Fall vom Konjunkturprogramm ausgeschlossen werden. Die Stärkung des ÖPNV bedeutet nicht nur eine umweltfreundlichere Mobilität sondern auch Arbeitsplätze vor Ort zu sichern. Der Investitionsbedarf ist vor allem bei der kommunalen Infrastruktur von Bus und Bahn enorm. Zahlreiche kommunale ÖPNV-Projekte sind bereits fertig geplant und könnten direkt umgesetzt werden, doch bisher fehlt dafür das Geld.