

# Süddeutsche Zeitung

7. April 2009

..... Druckausgabe .....

## Der Verkehr braucht andere Signale

Nach der Abwrack- müsste eine Umstiegsprämie das Fahren sauberer Autos belohnen. Außerdem sollte der Staat die absurde Subventionierung angeblicher Dienstwagen kappen. Von Anselm Görres

Die Europäische Union will 500 Milliarden Euro ausgeben, die USA planen 800 Milliarden Dollar ein. Weltweit sind Konjunkturimpulse von zwei bis drei Billionen Euro zu erwarten. Mehr Geld wurde nie ausgegeben.

Da dürfen Bürger und Steuerzahler schon erwarten, dass Krisen- und Klimaschäden nicht vermehrt werden. Sozial-ökologisch kluge Konjunkturpolitik muss Bedingungen erfüllen: Sie muss Jobs sichern, Arme schützen und der Um-

welt nützen. Das deutsche Konjunkturpaket II umfasst rund 50 Milliarden Euro. Das Drittel für Bildung und Infrastruktur scheint gut investiert.

Fragwürdiger wirkt das Fünftel zur finanziellen Entlastung der Bürger. Steuerentkungen sind gut für Wahlen, aber letztlich bedingungslos verschenktes Geld. Von ihnen profitieren vorrangig Gut- und Besserverdiener. Die ärmere Hälfte zahlt kaum Steuern. Wer heute noch Einkommensteuer zahlt, soll froh sein und braucht keine Hilfe. Die Linke zieht Entlastungen bei Sozialbeiträgen und Transfers vor. Dank solcher Elemente trägt der Entlastungsteil des Pakets eine soziale Handschrift. Doch Umweltimpulse sind von ihm kaum zu erwarten.

Mit am mutlosesten fiel der Verkehrsteil des Pakets aus. Die Reform der Kfz-Steuer blieb bescheiden. Nur die „Umweltpremie“ wies in die richtige Rich-

tung – bloß nicht weit genug. Die absurden Privilegien für Dienstwagen blieben unangetastet. Ein konsequentes Paket aus Kaufprämien und Kfz-Steuerreform sähe anders aus: Es müsste CO<sub>2</sub>-basierte Umstiegsprämien für alle Neukäufer bieten, den Mut zur umfassenden Neugestaltung der Kfz-Steuer haben und höhere Kosten durch ökofiskalische Erträge gegenfinanzieren.

Trotz Schwächen ist die Abwrackprämie ein Erfolg. Mit nur 1,5 Milliarden Euro generiert sie dringend nötigen Mehrabsatz von bis 600 000 Fahrzeugen. Schade nur, dass man sie unverbessert verlängert! Nicht durch Mut der Regierung (die lediglich Euro IV verlangt, das erfüllt auch ein Porsche), sondern durch Klugheit der Regierten wirkt sie tatsächlich als Umweltprämie. Zumeist werden kleine, effiziente Autos gekauft. Abgesehen von anderswo oder später entfallenden Käufen finanziert sich die Prämie über die Mehrwertsteuern der meist privaten Käufer fast selbst. Ein kleiner Anreiz erzeugt große Ausgaben – wer wüsste bessere Multiplikatoreffekte?

Trotzdem steht der Branche das Wasser bis zum Hals – auch weil sie unser

Land zur Schmiede fetter Premium-Kfz gemacht hat. Als Autostandort hat Deutschland nur Zukunft, wenn wir hier auch Zukunftsautos bauen. Dafür müssen wir allen Käufern den Umstieg auf kleinere Kraftfahrzeuge schmackhaft machen. Nicht nur den Besitzern über neunjähriger Autos, sondern auch den ökonomisch Potenten!

Etwa so: Für jeden Neuwagen mit mindestens 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als beim Vorgänger gibt es 1500 Euro. Natürlich braucht es eine Obergrenze. Den Umstieg vom Ferrari 599 (490 Gramm CO<sub>2</sub>/km) zum Maserati Quattroporte („nur“ 370 Gramm) muss niemand fördern. Aber zu niedrig darf die Obergrenze nicht liegen: vielleicht bei 175 Gramm.

Umweltschützern mag das hoch erscheinen; schon heute liegt die Hälfte aller Neuzulassungen unter 172 Gramm. Doch es geht um die Einmalchance, mit Hilfe sonst vielleicht anstößiger Impulse rasch den Umbau des deutschen Pkw-Fuhrparks einzuleiten. Die heutigen Neuwagen bilden den morgigen Bestand.

Wir fürchten die Menschen, die heute als Käufer schlimmster Klimaschleudern ein miserables Vorbild geben, zum

Umstieg auf zivilere Autos bringen. Die Neureichen der Dritten Welt orientieren sich an Europa und Amerika.

Es wird Zeit, dass auch Trendsetter vormachen, dass erfolgreiche Menschen keine Klimafresser fahren müssen. Wenn ein Vielfahrer vom BMW 745d mit 239 g

CO<sub>2</sub> auf einen 535d umsteigt (178g), bringt das für die Umwelt nicht wenig.

Die verlängerte Schrottpremie löst ein bis zwei Millionen Käufe aus. Prämien für alle könnten weitere Millionen zum Umstieg bewegen. Sindelfingen wird nicht über Nacht zur Smart-Fabrik – aber man kann dort kompaktere und effizientere Autos bauen. Wer Umwelt und Wirtschaft zugleich helfen will, darf Segmentstrukturen der deutschen Autobauer nicht ignorieren. Auch BMW-Werker verdienen Schutz!

Eine Umstiegsprämie kann fünf bis sechs Milliarden Euros kosten, aber Zehntausende Jobs sichern. Zur Gegenfinanzierung könnte eine endlich konsequente Kfz-Steuer-Reform mit höheren Sätzen für Klimakiller beitragen. Was musste die arme kleine Steuer mit Aufkommen von nur sieben Milliarden (bei Pkws) nicht erdulden! Jahrelang versprach man der antiquierten, weil hubraumbasierten Steuer ihre Ökologisierung, verhiß ihr baldige Beförderung zur Bundessteuer. Stattdessen begann im November ihr Missbrauch als Miniarbeit für Autokäufer. Dabei macht die Kfz-Steuer bei Pkws jährlich nur ein Pro-

zent vom Neupreis aus. Über solche Nachlässe können Autokäufer angesichts heutiger Rabatte nur lachen.

Nun will man endlich auf CO<sub>2</sub>-Basis umsteigen, aber nur halb. Der Hubraum bleibt in den Listen und beim Diesel dominierend. Nur mit Mühe konnte eine Entlastung der schlimmsten Schleudern verhindert werden. Eine echte Reform dieser einzigen Typ-bezogenen Steuer müsste viel strengere Anreize setzen und ehrgeizige Ziele signalisieren, nicht nur beim CO<sub>2</sub>. Dafür muss sie zur Bundessteuer werden, zwischen Bonus und Malus viel stärker gespreizt, vom Hubraum vollständig auf Schadstoffbasis umgestellt und deutlich erhöht werden.

Mit der Hubraumbasis könnte das Dieselprievileg der Mineralölsteuer entfallen. Ein Abbau dieser Subvention wäre angesichts tief gesunkener Dieselpreise zu mutbar und würde die Lenkungseffekte von Umstiegsprämie und neuer Kfz-Steuer verstärken. Und warum kappen wir nicht die absurde Subventionierung angeblicher Dienstwagen? In Frankreich sind Dienstwagen nur bis 19 000, in Österreich bis 44 000 Euro steuerlich absetzbar. Bei uns wurden 2007 von 517 Maseratis 384 als Dienstwagen zugelassen – für welche Dienste?

Statt solchem Unsinn sollte der Staat den Umstieg der Bürger auf neue, umweltfreundlichere Autos fördern und dafür etwas höhere Kfz- und Dieselsteuern verlangen. Ein derartiger Green Deal würde Jobs schaffen, den Armen nicht schaden und der Umwelt nützen.



Anselm Görres ist Unternehmensberater in München und Vorsitzender des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Foto: oh